Das deutsche Reedereigeschäft nach Argentinien.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt

von

Erich J. Priess

aus **Uk** (Nord-Schleswig).

Tag der mündlichen Prüfung: 26. Juli 1909.

Elmshorn.
Buchdruckerei von Emil Koch.
1909.

85

Herrn Edmund J. A. Siemers

dem

hochherzigen Förderer von Hamburgs Handel

und Wissenschaft!

Das deutsche Reedereigeschäft nach Argentinien.

Einleitung und Ueberblick über die argentinische Handelsgeschichte.

Hauptteil I. Geschichte der Entwickelung der deutschen La Plata-Schiffahrt.

1. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
2. der Norddeutsche Lloyd,
3. die „Hansa",
4. die Hamburg-Amerika-Linie.

Hauptteil II. Technik des deutschen Reedereigeschäftes nach Argentinien.

1. die Vertretung der Reedereien am La Plata,
2. Fracht- und Passagierverkehr,
3. die Centro Navigacion Transatlantica,
4. Vertragspolitik, Frachttarife und Fahrpreise,
5. Schiffspolitik.

Hauptteil III. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Reedereien für die Entwickelung des deutsch-argentinischen Handels.

Ausblick.

Literaturverzeichnis.

Das deutsche Reedereigeschäft nach Argentinien.

Einleitung.

Die Bedeutung der modernen Seeschiffahrt als der Begründerin und Förderin des Weltverkehrs ist gebührend erst im letzten Jahrzehnt gewürdigt und behandelt worden. (Siehe Literatur-Verzeichnis!)

Nachdem man erkannt hatte, dass Meere nicht mehr völkertrennend, sondern völkerverbindend wirkten, musste es als Aufgabe der Hochseeschiffahrt betrachtet werden, diese von der Natur geschaffenen Bedingungen dem Verkehre der Völker, insbesondere ihrem Warenaustausch nutzbar zu machen.

Aufgabe der Technik war es dann, durch erhöhte Leistungen die räumliche Entfernung zeitlich zu vermindern, Aufgabe der Privatwirtschaft — denn nur diese konnte für den internationalen Verkehr in Frage kommen — in einer Form und nach den Grundsätzen des Privatunternehmens die vorteilhafteste Verbindung des eigenen Interesses mit dem der interessierten Volkswirtschaften zu finden.

Gerade darin nämlich, dass das Verkehrsunternehmen mehr als sonst ein Unternehmungszweig an der wirtschaftlichen Regsamkeit seiner Interessensphäre eigenes Interesse hat, sehen wir seine hohe kulturelle Bedeutung begründet.

Einen höheren Grad dieser Bedeutung glauben wir aber dem Ueberseeverkehrsunternehmen vor dem den Inlandsverkehr vermittelnden deshalb einräumen zu dürfen, weil es sich zur Aufgabe macht, ganze Volkswirtschaften mit einander zu verbinden, und so durch Schaffung von Austauschmöglichkeiten und daraus sich ergebenden Höherbewertungen der gegenseitigen Produkte dem wirtschaftlichen Fortschritte der Beteiligten förderlich ist.

Aufgabe unserer Arbeit soll nun sein, darzulegen, welche wirtschaftlichen Erscheinungen sich zwischen zwei Wirtschaftsgebieten mit der Entwickelung der Seeschiffahrt des einen gezeigt haben.

Wir wollen die Entwickelung, Technik und Bedeutung des deutschen Reedereigeschäftes nach Argentinien behandeln und zeigen, wie sich aus dem rechtzeitigen Verständnis deutscher Unternehmer für die Entwickelungsfähigkeit dieser südamerikanischen Republik ein wohlorganisierter Schiffsverkehr und auf solcher Grundlage gegenseitige wirtschaftliche Interessen anbahnen konnten.

Wenn mit den Gedanken an eine Schiffahrtslinie eine Kette von Vorstellungen zu verbinden ist,[1]) die sich im wesentlichen auf 4 Gebiete, auf das Herkunftsland der Linie, auf ihre Bestimmung, auf das offene Meer, den Schiffahrtsbetrieb und seine Geschichte bezieht, so wird in den Rahmen unserer Arbeit hauptsächlich die Entwickelungs- und Betriebsgeschichte der deutschen Linien nach Argentinien aufgenommen werden können, schon weil dadurch ihre volks- und weltwirtschaftliche Bedeutung besser verständlich wird.

Noch vor 37 Jahren war der Dampfschiffahrtsverkehr zwischen Europa und Argentinien auf monatlich je einen Postdampfer der französischen Gesellschaft „Messageries Maritimes" und der englischen „Royal Mail Steam Packet Company" beschränkt, hat aber namentlich im letzten Jahrzehnt eine bedeutende Entwickelung erfahren.

Nach argentinischer Hafenverkehrsstatistik vom Jahre 1898 betrug der Gesamtverkehr der überseeischen Dampfer und Segelschiffe im Hafen von Buenos Aires 2865 Fahrzeuge mit einem Tonnengehalte von 4 480 492 B. Reg. T., während er 1908 bereits auf 16 417 Schiffe mit 7 727 788,29 B. Reg. T. gestiegen ist.

Hiervon waren im Jahre 1908:

englische 1025
deutsche 189 Dampfer
französische 128

---

[1]) vergl. Behrens, Einleitung zu „Grundlagen der regelmässigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika." Halle 1905.

italienische 153 Dampfer
argentinische 123
und 5 Segler.

Deutschland steht also auch hier wie im Weltschiffahrtsverkehr hinter England an zweiter Stelle.

Dieser Verkehr zwischen Argentinien und den deutschen Häfen wird nun, soweit es sich um regelmässige Personen- und Güterbeförderung handelt, von folgenden deutschen Linien aufrecht erhalten:

1) Der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg.
2) Dem Norddeutschen Lloyd, Bremen.
3) Der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
4) Der Hansa, Bremen.

Unter diesen Reedereien nimmt die „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft", kurz die „Hamburg Süd" genannt, nach der Zahl und Ausstattung der im argentinischen Verkehr beschäftigten Dampfer, der Zahl der von ihr beförderten Passagiere und Ladung, nicht am wenigsten auch wegen ihrer Bedeutung für die Entwickelung des argentinischen Südens (Patagonien) die bei weitem erste Stelle ein.

Bevor wir auf das eigentliche Reedereigeschäft nach Argentinien und seine wirtschaftliche Bedeutung eingehen, werden wir uns zum besseren Verständnis zuvor in kurzen Zügen den Entwickelungsgang des argentinischen, insbesondere des deutsch-argentinischen Handels zu vergegenwärtigen haben.

Ueberblick über die argentinische Handelsgeschichte.

Bis zum Jahre 1776 hatte das heutige Argentinien als eine besondere Provinz — Gobierno del Rio de la Plata — zum spanischen Vizekönigreich Peru gehört.

Muss schon diese willkürliche politische Unterordnung als ein ungünstiges Moment für eine gedeihliche wirtschaftliche Entwickelung der la Plata-Staaten angesehen werden, so schloss das Handelsprivileg, wie es die spanische Regierung der Kaufmannschaft von Sevilla für den Verkehr mit den südamerikanischen Benutzungen erteilt hatte, eine gedeihliche Handelsentwickelung vollkommen aus.

Denn wenn nach den Bestimmungen des Privilegs jeder direkte Handel nach dem La Plata grundsätzlich verboten war und infolgedessen alle Waren europäischen Ursprungs zunächst nach Porto Bello im heutigen Venezuela verschifft, von dort über Panama nach Peru und von hier endlich auf dem Landwege den ganzen südamerikanischen Continent hindurch nach Buenos Aires befördert werden mussten, so bedeutet ein solcher Zustand für Argentinien eine Zwangslage, aus der sich naturgemäss eine eigene Volkswirtschaft, geschweige denn ein regerer Aussenhandel unmöglich hervorarbeiten konnte.

Eine derartige Kolonialpolitik, die bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts charakteristisch ist für fast alle Kolonialvölker und die sich im wesentlichen durch schonungslose Ausbeutung der Besitzungen auszeichnet, zeigt ihre Härte besonders auch darin, dass sie das mittelalterliche Bannmeilensystem auf das Verhältnis der Kolonien zum Mutterlande überträgt, wonach den Bewohnern der Kolonie jeder Handelsverkehr mit andern Ländern als dem Mutterlande verboten ist.

Nur durch spanische Vermittlung dürfen Waren nicht spanischer Herkunft eingeführt und Inlandsprodukte ausgeführt werden.

Und in der Durchführung dieser Bestimmungen verfährt das Mutterland, unterstützt von dem monopoldotierten Privathandel mit grosser Energie und gibt zwecks strafferer Kontrolle für den gesamten amerikanischen Verkehr nur die Städte Sevilla und Cadiz frei.

Ebenso ist in strenger Befolgung merkantilistischer Grundsätze, ohne individuelle Behandlung der Einzelkolonie auch den La Plata Staaten jede gewerbliche Tätigkeit in Konkurrenz mit dem Mutterlande verboten, so dass z. B. Gewebe, Oel, Wein, Branntwein u. a. in den Kolonien nicht hergestellt werden dürfen. Der Zweck ist, der Bedarf der Kolonie soll der heimischen Industrie zugute kommen, die hier für den Ueberschuss ihrer Erzeugnisse über den Inlandskonsum, entstanden aus dem Streben nach höchstmöglichster Verzinsung des Anlagekapitals, sich ein dauerndes Absatzgebiet zu erhalten sucht.

Man hat mit Recht solche Politik als Aussaugungspolitik bezeichnet, und wenn auf ihr eine Zeit lang auch die Blüte des spanischen Zwischenhandels beruhte, so zeigt doch der

relative Rückgang des spanischen Aussenhandels deutlich ihre Schattenseiten. Dass aber auch Spanien die wirtschaftlichen Schäden seiner Kolonialpolitik zeitweilig erkannt hat und dann auch imstande gewesen ist, entgegen mächtigen Privatinteressen eine gesundere Politik einzuschlagen, beweist der Entschluss vom Jahre 1776, nach dem die, wie wir sahen, durch das Handelsmonopol der Kaufmannschaft von Sevilla in ihrer wirtschaftlichen Entwickelung zurückgehaltenen La Plata Staaten von Peru losgelöst werden und fortan ein besonderes Vicekönigreich bilden mit der Hauptstadt Buenos Aires.

Neben grösserer politischer Freiheit wird nun auch vor allem den La Plata Gebieten grössere wirtschaftliche Bewegungsmöglichkeit dadurch geschaffen, dass der Handel mit allen spanischen Häfen und der Kolonien untereinander vom Mutterlande freigegeben wird.

Als unmittelbare Folge dieser Besserung ihrer politischen und wirtschaftlichen Stellung zeigt sich eine starke und schnelle Entwickelung der La Plata und Paranà Gebiete, soweit sie überhaupt schon einem nennenswerten Handelsverkehr erschlossen sind.

Doch musste auch jetzt das Handelsprivileg des Mutterlandes für die Kolonien immer noch als Hemmnis in ihrem Aufschwunge wirken.

Als eins der Hauptmomente, die das Streben nach Selbstständigkeit in den südamerikanischen Gebieten besonders gefördert haben, ist das Zunehmen der weissen Bevölkerung anzusehen, die für Argentinien im Jahre 1790 bereits 400 000 Seelen unter 600 000 Einwohnern betrug.

Schon aus diesem Umstande mussten kurz über lang dem Mutterlande in seinem Bestreben, das Abhängigkeitsverhältnis aufrecht zu erhalten, Schwierigkeiten erwachsen.

Es war vorauszusehen, dass die Kolonie eine Gelegenheit, wie sie die kriegerische Verwickelung Spaniens mit Frankreich i. J. 1808 ihr bot, zur Lockerung ihrer Fesseln nicht unbenutzt würde verstreichen lassen. Hinzu kam, dass durch den Kriegszustand der argentinische Handel mit Spanien völlig unterbunden war. So wäre in der Tat bei Aufrechterhaltung des Ausfuhrverbots nach anderen Ländern als dem Mutterlande Argentiniens Exporthandel mit einem Schlage lahm gelegt worden.

Denn dem Mutterlande musste im Kampfe um seine eigene politische Existenz das wirtschaftliche Gedeihen einer seiner Kolonien eine zu untergeordnete Frage sein, als dass es durch Ausnahmegesetzgebung, die den Warenverkehr auch mit nichtspanischen Ländern gestattete, die Notlage Argentiniens beseitigt hätte.

Um so höher ist daher das Verdienst des damaligen argentinischen Staatsmannes Mureno anzuschlagen, der in dieser kritischen Zeit, durchaus noch in treuer Gesinnung für das spanische Mutterland, aber in der Erkenntnis seiner Zwangslage und in gleichzeitiger Erkenntnis der Grundbedingungen für die wirtschaftliche Entwickelung seiner engeren Heimat, den damaligen Vicekönig Cisnero zu bestimmen wusste, den Handel mit England freizugeben.

Auf Spaniens Seite dagegen sehen wir auch jetzt noch die alte politische Engherzigkeit und absolutes Unverständnis für eine selbständige wirtschaftliche Entwickelung der Kolonien.

Es erkennt die Handelsfreiheit der La Plata Staaten nicht einmal provisorisch an und gibt damit zugleich neben den schon angeführten politischen und wirtschaftlichen Gründen die Veranlassung zum offenen Bruch.

Die beiden östlichen Intendanzen Buenos Aires und Misiones erklären sich am 25. Mai 1810 für selbständig, vertreiben die spanischen Besatzungen, worauf nach ihrer Vereinigung mit den Intendanzen Salta und Cordoba am 9. Juni 1816 auf dem Congress zu Tucuma die Constituierung der Vereinigten Staaten am Rio de la Plata erfolgt.

Da wegen des Krieges mit Frankreich das Mutterland nicht in der Lage ist, etwas gegen die abtrünnigen Intendanzen zu unternehmen, so wird die Unabhängigkeitserklärung neben ihrer politischen Bedeutung als ausserordentlich günstiges Moment für die Entwickelung des argentinischen Handels angesehen werden dürfen.

Die jener Zeit entstammenden statistischen Angaben des argentinischen Aussenhandelsverkehrs, die allerdings auf absolute Genauigkeit keinen Anspruch erheben können, ergeben, dass schon für die Jahre 1822 -25 der bisher unbedeutende Export einen Wert von 5½ Million Pesos erreichte, der Import sogar 8 Millionen betrug.

Argentiniens wachsende Bedeutung als selbständiger Handelsstaat beweist auch das Bedürfnis, seine Handelsbeziehungen zu fremden Staaten geregelten Formen zu unterwerfen. Dies führt es im Jahre 1825 zu seinem ersten Handelsvertrage, den es mit England abschliesst, und der für den Abschluss der Verträge mit anderen Staaten im Laufe der folgenden Jahrzehnte vorbildlich gewesen ist.

Wie sehr aber noch der englische Handel auf dem Weltmarkte vorherrschend und wie unentwickelt gleichzeitig der Auslandshandel deutscher Staaten war, ersehen wir daraus, dass zwischen der jungen Republik und Preussen erst im Jahre 1857 ein Freundschafts-Handels- und Schiffahrtsvertrag zu stande kommt, der noch heute die rechtliche Grundlage für die deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen bildet.

Geschichte der Entwickelung der deutschen La Plata Schiffahrt.

Naturgemäss konnte sich der Warenaustausch zwischen Argentinien und Preussen auch nach staatlicher Regelung der Handelsbeziehungen anfangs nur in sehr engen Grenzen bewegen, da er lediglich durch Segelschiffe erfolgte und fast ganz auf das englische Vermittlungsgeschäft angewiesen war.

Zu beachten ist ferner, dass, wie Argentinien noch heute, so auch damals das Gebiet des preussischen Zollvereins ein Getreide exportierendes Wirtschaftsgebiet darstellte.

Dass es aber bei beginnender und fortschreitender Industriealisierung des einen und der natürlichen Bestimmung des andern zum Agrarstaat an den Grundbedingungen lebhafteren Handelsverkehr zwischen beiden nicht fehlte und es nur der Lösung der Verkehrsfrage bedurfte, das zeitig erkannt zu haben darf als das Verdienst hanseatischer Kaufleute angesehen werden.

Aber erst die Gründung des Deutschen Reiches und der hierdurch geweckte Unternehmungsgeist ermöglichte den grosszügigen Plan, durch Einrichtung einer regelmässigen Schiffahrtsverbindung auch den südamerikanischen Markt der aufstrebenden deutschen Industrie zu erschliessen.

Ohne Frage musste ein derartiges Verkehrsunternehmen, das allein auf die Entwickelungsmöglichkeiten z. T. noch unerforschter Wirtschaftsgebiete fusste, wie es die südamerikanischen Länder jener Zeit doch waren, ein nicht unbedeutendes Risiko in sich schliessen. Dass trotzdem die Subscription zur Zeichnung des 3½ Million Mark betragenden Actienkapitals der unter Führung der Firmen F. Laeiz, C. Woermann, Heinrich Amsinck, August Bolten und der „Commerz- und der Disconto-Bank" in Hamburg am 4. November 1871 ins Leben gerufenen „Hamburg Süd" 167 mal überzeichnet wurde, zeigt das grosse Vertrauen, das dem Unternehmen von seiten der Hamburger Kaufmannschaft entgegen gebracht wurde.

Zu berücksichtigen freilich ist die ausserordentliche Geldflüssigkeit infolge der französischen Kriegsentschädigung und ein daraus sich ergebendes starkes Anlagebedürfnis, dass auch einer Anleihe zu statten kam, die die neue Schiffahrtsgesellschaft in halber Höhe des Aktienkapitals schon nach kurzer Zeit aufnahm.

Die gesunden wirtschaftlichen Grundsätze, die stets dem deutschen Reedereigeschäfte eigen gewesen sind, sehen wir schon bewiesen in dem Bestreben der Leitung, nicht von vornherein durch kostspielige Neubauten, die damals auch noch mehr als heute nur der englischen Schiffsbauindustrie zugute kommen mussten, die Rentabilität des Unternehmens gleich für längere Jahre in Frage zu stellen.

Es werden von der ehemaligen Hamburg Brasilian Steamship Co. 3 Dampfer von zusammen 2750 netto T. erworben und mit Hilfe eines Charterdampfers zunächst ein monatlicher Dienst nach Brasilien und den La Plata Staaten eröffnet.

Dass nun die Resultate der ersten Geschäftsjahre doch nicht den Erwartungen entsprachen, für 1872 nur 2 % Dividende verteilt wurden, 1873 sogar dividendenlos blieb, ist weniger in der Entwickelungsfähigkeit der südamerikanischen Märkte als in dem Mangel geeigneten Dampfermaterials zu suchen.

Gerade in der Anpassung des Verkehrsmaterials an die natürlichen Bedingungen der verschiedenen Schiffahrtszonen und an den Entwickelungsfortschritt in Handel und Verkehr liegt eine der schwierigen Aufgaben des Reedereigeschäftes.

Diese Aufgabe richtig erkannt und gelöst zu haben ist das Verdienst der damaligen Leitung der H. S. D. G., die die zu kleinen Dampfer unter nicht unerheblichen Verlusten abstiess und durch solche ersetzte, die auf Grund der gewonnenen Erfahrungen der Vorjahre mehr den Ansprüchen entsprachen, die Passagier- und Güterbeförderung in der südamerikanischen Fahrt stellen.

Diesem Geschäftsprinzip, der die Reederei nicht zum wenigsten ihre Erfolge verdankt, hat sie im Laufe der Jahre um so eher treu bleiben können, als sie als einziges Verkehrsgebiet Südamerika bedient und daher nicht wie andere Grossreedereien gezwungen ist, ihre Kräfte über den Erdball zu zersplittern und ein Schiffsmaterial zu erwerben, das sich ohne spezielle Berücksichtigung der Einzelheiten einer einzelnen Linie auf zwei oder mehreren verwenden lässt.

Die Richtigkeit ihrer Geschäftspolitik beweist die starke Steigerung im Personen- und Frachtverkehr, die durch Einstellung zweier weiteren ebenfalls in England erworbenen Schiffe so gefördert wird, dass sogar bei Verdoppelung der Expeditionen auf zwei im Monat das anfangs unrentable Unternehmen schon 1875 zu prosperieren beginnt.

Im Jahre 1878 können jetzt auch schon auf deutschen Werften weitere Neubauten in Auftrag gegeben werden, mit deren Hilfe die Gesellschaft die durch die günstige wirtschaftliche Entwickelung beider Verkehrsgebiete reifgewordene Trennung zwischen La Plata- und Brasilien-Dienst durchführen kann.

Freilich steht zunächst noch Passagier- und Frachtverkehr nach Argentinien hinter dem nach Mittelbrasilien, woher schon damals beträchtliche Mengen Kaffee, Zucker und Cacao ausgeführt wurden, erheblich zurück, so dass auch das Verhältnis der monatlichen Expeditionen nach argentinischen und brasilischen Plätzen wie 1 : 2 ist.

An dieser Stelle muss auf diese Entwickelungsgeschichte des brasilianischen Exporthandels hingewiesen werden, die zeigt, wie schon damals deutsche Reeder es verstanden haben, trotz schärfster Concurrenz englischer Firmen, die sich durch langjährige Betriebe eine gewisse Monopolstellung geschaffen hatten, einen erheblichen Teil des Exportverkehrs, namentlich in Kaffee, nach deutschen Häfen abzulenken.

Als förderndes Moment dieser für die deutsche Volkswirtschaft ausserordentlich bedeutsamen Verschiebung ist der Umstand anzusehen, dass auch der Import deutscher Industrieerzeugnisse nach Brasilien durch eine die argentinische weit übertreffende Einwohnerzahl und die jährliche Bevölkerungszunahme durch europäische Einwanderung stark begünstigt wurde.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass sich Brasilien unter der Regierung des einsichtigen Kaisers Don Pedro lange Jahre eines für sein wirtschaftliches Gedeihen segensreichen inneren Friedens erfreut hat, während ganz im Gegensatz dazu Argentinien, ähnlich den übrigen südamerikanischen Republiken, durch fortwährende Parteikämpfe in jedem Fortschritt gehemmt wurde.

Hinzukommt, dass Argentinien damals noch ein Weizen importierendes Land war und seine heutige Bedeutung als Lieferant Europas in den 70er Jahren nicht vorauszusehen war.

Auch darf speziell für seine Ausfuhr nach deutschen Häfen nicht übersehen werden, dass bei noch wenig entwickelter Industrie Deutschland sogar in der Lage war, von den landwirtschaftlichen Erzeugnissen eigener Produktion nach Befriedigung des Inlandsbedarfes einen Ueberschuss an das Ausland abzuführen.

Welches waren nun in der Folgezeit die Momente, die den argentinischen Handel im allgemeinen und speziell die deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen zur gegenwärtigen Blüte gebracht haben?

Es war auf Seiten Argentiniens die Befestigung der inneren politischen Verhältnisse, die das Herbeiströmen fremder Arbeitskräfte und Kapitalien zur Ur- und Nutzbarmachung der bis dahin brachliegenden Pampas zur Vieh- und Landwirtschaft ermöglichte. Auf Seiten Deutschlands war es abgesehen von der günstigen politischen Entwickelung die von Jahr zu Jahr zunehmende, durch starken Bevölkerungszuwachs begünstigte Industriealisierung des Landes.

Hieraus musste sich naturgemäss bei wenig entwickelter Technik der Landwirtschaft ein Defizit an landwirtschaftlichen Erzeugnissen ergeben, das zunächst zwar vorzugsweise noch durch nordamerikanische, russische und ungarische Einfuhr gedeckt wird, wie aber die Statistik der 80er Jahre zeigt, immer mehr dem argentinischen Ackerbau zugute kommt. Ein

weiteres günstiges Moment, begründet in der Entwickelung dritter Wirtschaftsgebiete, für Argentinien aber von erheblicher Bedeutung, ist die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Aehnlich wie in Deutschland, freilich hier durch starke Einwanderung hervorgerufen, wächst die Bevölkerung in starkem Maße. Reiche natürliche Bedingungen fördern den Ausbau aller Industriezweige in grossartiger Weise. Die nächste Folge ist dann die steigende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten im Inlande, die nun aber nicht durch entsprechende einheimische Mehrerzeugnisse gedeckt werden kann, sondern zunächst den Export des Landes einschränkt, so dass auch Nord-Amerika als Versorger des Weltmarktes an Bedeutung abnimmt.

Von möglichst zeitiger Voraussicht, richtiger Einschätzung und Ausnutzung derartiger, die Weltmarktskonjunkturen bestimmenden Momente hängt im wesentlichen aber der dauernde Erfolg des Hochseeschiffahrtsunternehmens ab.

Seine Aufgabe ist es, dem grösseren Angebot die grössere Nachfrage zuzuführen, den verschiedenen Wirtschaftsgebieten die Austauschmöglichkeiten, und dadurch den austauschenden Wirtschaften und dem eignen Unternehmen die Grundbedingungen für einen rentablen Geschäftsverkehr zu schaffen.

Dass nun die deutsche Schiffahrt diese günstigen Verschiebungen auf dem Weltmarkte auszunutzen und noch zu fördern verstand, zeigt ihre Geschäftspolitik in den Jahren 1881/82, die gerade für die eben gekennzeichnete Neugestaltung der Weltwirtschaftsfaktoren charakteristisch sind.

Die „Hamburg-Süd“ erhöht durch Einstellung neuer Schiffe ihre Expeditionen nach dem La Plata auf zwei im Monat und lässt ihre Dampfer nun auch bis zu dem oberhalb Buenos Aires gelegenen Paranahafen Rosario laufen.

Die weiter fortschreitende günstige Entwickelung Argentiniens drängt dann die Reederei sehr bald dahin, den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit mehr und mehr nach der argentinischen Küste zu verlegen.

So werden schon im Jahre 1888 wöchentliche Expeditionen nach dem La Plata eingerichtet und damit die Interessensphäre enger auf Argentinien concentriert.

Die Richtigkeit dieser Spekulation auf die Entwickelungsfähigkeit dieses Landes zeigen gerade die letzten 20 Jahre der argentinischen Wirtschaftsgeschichte, die sich in dem glücklichen Entwicklungsgange der „Hamburg-Süd" deutlich widerspiegeln.[1])

Bei solchen Ergebnissen, die zum Teil auf die monopolartige Stellung der „Hamburg-Süd" zurückzuführen sind, war es aber vorauszusehen, dass Konkurrenzunternehmen sehr bald entstehen würden.

Und so richtete im Jahre 1873 der der „Hamburg-Süd" an Kapital und Schiffsmaterial weit überlegene Norddeutsche Lloyd zunächst eine Linie ein, die den Brasil-La Plata-Dienst gleichzeitig versah, die aber nach dem Vorbilde der „Hamburg-Süd" schon nach 5 Jahren in 2 getrennte Linien geschieden wurde.

War nun dieser Konkurrenzbetrieb, abgesehen von Unternehmungsgeist und Kapitalsanlagebedürfnis, zum Teil auch aus einem gewissen Lokalpatriotismus des mit Hamburg damals mehr noch als in dem heutigen Zustand weitgehender Verständigung im Reedereigeschäft stark rivalisierenden Bremen entsprungen, so ist doch bemerkenswert, dass das Verhältnis zwischen dem N. D. L. (Norddeutschen Lloyd) und der H. S. D. G. trotz scharfer Konkurrenz namentlich im Personenverkehr, den der Bremer Lloyd zu allen Zeiten besonders gepflegt hat, stets sehr freundschaftlich gewesen ist.

Dieses Konkurrenzunternehmen des N. D. L. kann als ein eigentlicher Einbruch in das Verkehrsgebiet der H. S. D. G., zumal bei Berücksichtigung der Verständigung, die für die strittigen Punkte erzielt wurde, nicht angesehen werden.

Anders dagegen ist das Gegenunternehmen der Bremer Gesellschaft „Hansa" zu beurteilen, die im Jahre 1890 ihre Fahrten nicht nur nach den oberen Parana-Häfen, insbesondere auch Rosario ausdehnt, sondern auch Hamburg ausgehend und heimkehrend anläuft und damit in die vom N. D. L. stets respektierte Domäne der H. S. D. G. unmittelbar eingreift.

Besonders auf Veranlassung des N. D. L. als des in seinem argentinisch-bremer Rückfrachtengeschäft am meisten bedrohten

[1]) Zur Ausschüttung kamen in den Geschäftsjahren 1888 1908: 14, 14, 14 10, 10 10, 12, 7, 10, 12, 16, 10 10, 4 0, 6, 8, 10, 10, 9, 4% Dividende.

Teil kommt es zwecks Abwehr des Eindringlings zu einem scharfen Konkurrenzkampf, in dessen Verlauf die Frachtraten von und nach Hamburg auf einen Tiefstand von Mk. 5.— pro cbm Massgut oder 1000 kg Schwergut geworfen werden.

Die Verluste, die hier wie auch in ähnlichen Schiffahrtskämpfen, ziffernmässig leider aus den Geschäftsberichten nicht zu erkennen sind, sind aber so bedeutend, dass schon im Jahre 1893 bei der drohenden Gefahr neuer ausländischer Konkurrenz die Erkenntnis des höheren Gesamtwohls vor dem Einzelinteresse die Streitenden zur Einigung bringt.

Die Vorteile dieser rechtzeitigen Verständigung zeigen schon die nächsten Jahre.

Es gelingt ihnen nämlich auf Grund ihrer geeinten Machtstellung mit den Antwerpen anlaufenden englischen Linien, die damals einen erheblichen Teil der über diesen Hafen exportierten Güter der rheinisch-westfälischen und süddeutschen Industriegebiete befördern, über die Höhe der Frachtsätze nach den La Plata Häfen eine Einigung zu erzielen.

In scharfem Gegensatze zu dieser verhältnismässig schnellen Beilegung eines Konkurrenzkampfes steht ein Beispiel, das uns zeigt, wie erst nach ausserordentlich hartnäckigem und verlustreichem Ringen schliesslich nur durch Intervention von dritter Seite die Lösung wirtschaftlicher Machtfragen möglich war.

Mit Beginn der 90er Jahre richtet die Hamburger Reederei A. C. de Freitas & Co. einen regelmässigen Dienst nach Südbrasilien ein.

Die H. S. D. G. sieht aber diese Gebiete noch als im Aussenkreise ihrer Interessensphäre liegend an und macht dem Eindringling ihren Standpunkt dadurch klar, dass sie im Anfang des Jahres 1892 auch ihre Dampfer dort vorlaufen lässt.

Noch kann dem drohenden Konkurrenzkampf durch eine vorläufige Verständigung ausgewichen werden, die im folgenden Jahre sogar zur Durchführung einer Betriebsgemeinschaft im südbrasilianischen Dienste führt.

Bis Ende 1899 bleibt dieser Vertrag zum Vorteil beider Reedereien in Kraft. In der Zwischenzeit haben aber die Kontrahenten nicht etwa müssig den Ablaufstermin herankommen lassen.

Sie haben kalkuliert, welche Vorteile der Gegner, welche

das eigene Unternehmen aus der Verständigung ziehen konnte, wie sich bei Berücksichtigung des eigenen und des „befreundeten" Betriebsmaterials, bei Wertung der alten gesonderten Geschäftsverbindungen und dergleichen wohl im freien Verkehr der Betrieb gestalten würde, ob nicht niedrigere ungepoolte Tarife den Gesamtumsatz und Gewinn des eigenen Unternehmens doch erheblich höher gestalten würde.

Das Resultat solcher Kalkulationen wird dann für jede der beiden Parteien die Basis bilden, auf der sie zwecks Abschluss oder Verlängerung von Verträgen ihre Forderungen und Zugeständnisse zu machen bereit ist, und die daher im wesentlichen neben den persönlichen Fähigkeiten der Unterhändler für das Zustandekommen eines „Agreement" oder „Pools", den Erfolg einer „Konferenz" ausschlaggebend sind.

Zum Vorteil beider Reedereien, sagten wir, der H. S. D. G. und de Freitas & Co., blieb der 1893 geschlossene Vertrag, der hauptsächlich die Rückfrachten nach Hamburg regelte, bis Ende 1899 in Kraft.

Als dann aber die Verhandlungen über die Erneuerung des Abkommens Ende 1899 zu keinem Resultat führen, entbrennt mit dem 1. Januar 1900 der, wie Behrens sagt, „für die Entwickelung des ganzen Südamerikadienstes hochbedeutsame und in der deutschen Reedereigeschichte beispiellos scharfe Konkurrenzkampf, der der Reederei de Freitas mehr aber noch der H. S. D. G. schwere Opfer gekostet hat".

Der Verlauf dieses Kampfes ist für die Entwickelung moderner Seeschiffahrt und Seeschiffahrtspolitik so charakteristisch, dass die Darstellung seiner Hauptphasen uns lohnenswert erscheint.

Die Verhandlungen, die das Abkommen auf alter Basis verlängern sollen, sind fruchtlos verlaufen.

Sofort verdoppeln de Freitas & Co. ihre monatlichen Expeditionen nach Südbrasilien und suchen ihren Gegner, die „Hamburg-Süd", auf deren wichtigsten Gebiet, dem argentinisch-mittelbrasilischen Geschäfte nach Kräften zu schädigen. Konkurrenzlinien werden auch dorthin eröffnet und in kurzer

Zeit die Frachtraten auf einen Tiefstand geworfen, der in der Schiffahrtstechnik treffend als „Ballastrate" bezeichnet wird.

Die Gegenpartei, die H. S. D. G., ihrerseits beschränkt sich nicht etwa allein auf die Verteidigung ihrer Interessensphäre. Auch sie greift den Feind durch Konkurrenzlinien nach dem Adriatischen Meere, in seinem Hauptrevier an und sucht ihm durch Frachtunterbietungen nach Kräften Schaden zuzufügen.

Das Eigentümliche solcher Kämpfe im Seeschiffahrtsverkehr ist nun, dass der an Zahl und Material seiner Fahrzeuge Unterlegene sehr häufig gerade dadurch von weniger empfindlichen Verlusten getroffen wird.

Denn abgesehen davon, dass der durch Kampfraten für ihn herbeigeführte Verlust absolut geringer ist, kommt ihm die geringere Zahl, der geringere Tonnengehalt und, wo es sich um älteres Material handelt, in der Regel infolge niedrigeren Buchwertes, das geringere Verzinsungsbedürfnis seiner Schiffe zustatten. Er ist daher eher in der Lage, über sein Dampfermaterial schneller und vorteilhafter zu disponieren, während oft der grössere Betrieb seine grösseren Dampfer gerade dann nicht wird zurückziehen und nach anderen Verkehrsgebieten senden oder gar auflegen können.

Diesen Erfahrungssatz bestätigt auch der behandelte Fall, wo die dreimal grössere Tonnage der H. S. D. G. nicht nur absolut sondern auch relativ den grösseren Schaden erleidet.[1])

[1]) Ueber die ziffernmässigen Kosten auch dieses Kampfes geben leider die Geschäftsberichte beider Reedereien keinen Aufschluss.

Die Schwierigkeiten, die einer Aufstellung solcher Kostenrechnung entgegenstehen sind darin zu suchen, dass schwer festzustellen ist, bis zu welcher Grenze eine mit der Kampfperiode zusammenfallende Verkehrssteigerung auf den wirtschaftlichen Aufschwung der Verkehrsgebiete oder allein auf die billige Transportgelegenheit zurückzuführen ist.

Die Kosten müssten demnach teilweise als direkter Verlust oder unrentable Auslagen, teilweise als entgangener Gewinn aufgeführt werden, wovon die erhöhten Mehreinnahmen aus der Verkehrssteigerung, die in den niedrigen Kampfraten ihren Grund hatte, wieder in Abrechnung zu bringen wären.

Einen annähernden Ueberschlag der Kosten zu geben, ist die Reederei nur insofern in der Lage, als sie unter Berücksichtigung der normalen Geschäftsentwickelung in den Vorjahren, der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ihrer Interessengebiete und der Weltkonjunkturen die Mindereinnahmen und Mehrausgaben zu beziffern vermag.

Derartige Machtproben, die den beteiligten Privatunternehmungen schwere Verluste bringen, müssen auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus als Schäden betrachtet werden, insofern als sie den ausländischen Verladern auf Kosten des deutschen Kapitals in den niedrigeren Frachtsätzen annormale Vorteile gewähren.

Es muss daher der Leitung der Hamburg-Amerika-Linie (H. A. L.) vom deutschen Standpunkte aus zum Verdienst angerechnet werden, dass sie in dem aufreibenden Kampfe zweier deutschen Reedereien, schliesslich doch — freilich in der Rolle des tertius gaudens — den Frieden zu vermitteln versteht.

Wir kommen damit in die vierte und letzte Entwickelungsphase des deutschen Reedereigeschäftes nach Argentinien, gekennzeichnet durch den Eintritt der H. A. L.

Diese erfolgt dadurch, dass die Hamburg-Amerika-Linie den gesamten Süd-Amerika-Dienst der Reederei de Freitas & Co., bestehend aus 14 Dampfern, aufkauft und die stark geschwächte „Hamburg-Süd" zu einem Uebereinkommen nötigt, das ihr die Kontrolle über diese Gesellschaft und damit gleichzeitig einen bedeutenden Anteil am südamerikanischen Geschäft sichert.

Ohne Frage hat sich die H. S. D. G. zu dieser Betriebsgemeinschaft, der für sie Abtretung eines Teiles ihres bisherigen Arbeitsfeldes an die H. A. L. bedeutete, nicht leicht entschlossen.

Doch konnte ihr nach dem verlustreichen Kampf gegen de Freitas und bei der Aussichtslosigkeit eines Waffenganges mit der übermächtigen H A. L. kein anderer Ausweg übrig bleiben.

Die H. A. L. andererseits beginnt den fortan gemeinsamen Betrieb mit grosser Energie und sucht zunächst ihre Konzentrierungspolitik auf allen für den La Plata Verkehr in Frage kommenden Gebieten durchzusetzen.

So erwirbt sie, um nicht den Betrieb auf ihren anderen Linien durch Schwächung des unentbehrlichen Schiffsparks zu stören, ausser den Fahrzeugen der de Freitas'schen Süd-Brasil- und La Plata-Linien, das gesamte Dampfermaterial der Reederei Hankey & Co. und gliedert dadurch den Antwerpen-La Plata Verkehr ihrem Betrieb an.

In anderer Form sehen wir den Konzentrierungsprozess auf dem italienischen Verkehrsgebiete vor sich gehen. Hier erschwert die einheimische Gesetzgebung die Zulassung ausländischer Reedereien an italienischen Häfen.

Zur Umgehung wird daher schon i. J. 1899 unter Beteiligung italienischen Kapitals zu Genua eine Tochtergesellschaft unter dem Namen „Italia" ins Leben gerufen, mit einem Betriebskapital von 5 Millionen Lire.

Auf Grund dieses Verkehrsmaterials für den La Plata Dienst kommt es dann mit der H. S. D. G. zu folgender Vereinbarung:

Zwecks gemeinsamer Abfahrt von Hamburg nach Nord-, Mittel- und Südbrasilien stellt die H. A. L. jeden dritten Dampfer desgl. von Genua nach dem La Plata, so dass der „Hamburg-Süd" zwei Drittel des Betriebes zufallen.

Die später von der „Hamburg-Süd" im Anschluss an die La Plata Linie eingerichtete patagonische Küstenfahrt wird zunächst auf Grund obigen Vertrages der gemeinsamen Verwaltung und Abrechnung unterstellt.

Doch gelingt es der H. S. D. G. schon i. J. 1893 sich gegen Verzicht auf ihre Beteiligung an der Gesellschaft „Italia" den alleinigen Betrieb dieser ohne Frage zukunftsreichen Linie zu sichern.

Eine wichtige Frage in der Geschäftspolitik der Reedereien und von grosser nationalwirtschaftlicher Bedeutung gleichzeitig für die beteiligten Staaten ist immer die gewesen, ob und in welcher Form Betriebe, die ausschliesslich die Verkehrsvermittelung an fremdnationaler Küste zum Zwecke haben, unternommen werden sollen.

Diese Frage, die es wiederholt auch in der Geschichte der deutsch-südamerikanischen Schiffahrt zu lösen galt, wird besonders brennend in dem Interessenkampfe, den deutsche Kaufleute gegen den „Lloyd Brasiliano" führen, weil sie auf seinen Dienst an der brasilianischen und argentinischen Küste vornehmlich angewiesen sind. Hier gilt es für die deutsche Schiffahrt im Interesse des deutschen Handels sanierend einzugreifen.

Aber die Schwierigkeiten, die sich Schiffahrtsunternehmungen in fremden Küstengewässern entgegenstellen, liegen

einmal für den technischen Betrieb in rein örtlichen Verhältnissen, die ein besonders geeignetes und häufig auf anderen Verkehrsgebieten schwer verwendbares Schiffsmaterial erfordern.

Grössere Hemmnisse für die kaufmännische Durchführbarkeit bildet nicht selten — wir sahen es bei Gründung der „Italia" — die nationale Gesetzgebung des betreffenden Landes, die zum Schutze und Förderung der eigenen Schiffahrsinteressen nach dem Beispiel der Cromwell'schen Navigationsacte ausländischen Unternehmern den Verkehr in den heimischen Gewässern erschwert, häufig sogar unmöglich macht.

Unter den möglichen Folgen derartiger Gesetzgebung hatten auch die am brasilianisch - argentinischen Küstenhandel interessierten deutschen Kaufleute stark zu leiden.

Neben dem Unternehmungsgeist im eigenen Interesse ist daher auch der energische Eingriff der H. S. D. G. vom deutschnationalen Standpunkt aus wertvoll zu nennen. Sie ruft nach sorgfältigen Studien über Bauart des erforderlichen Schiffsmaterials gemeinsam mit der H. A. L. und unter Beteiligung brasilianischer Firmen die Reedereigesellschaft Compania de Navigazao Cruzeiro do Sul ins Leben. Mit fünf Dampfern werden zwei getrennte Linien, die eine zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires, die andere zwischen Rio Grande do Sul und Porto Allegre eingerichtet.

Die interessierten Kaufleute und das internationale Reisepublikum werden derartige Gegengründungen naturgemäss stets willkommen heissen, die grosse einheimische Bevölkerung aber und Regierung werden, wie auch in diesem Falle, die Interessen des nationalen Unternehmens vertreten, zumal wenn sie, wie die des „Lloyd Brasiliano", durch ausländische Konkurrenz stark bedroht werden.

Die nächsten Schritte sind dann in der Regel erschwerende Bestimmungen im Hafenverkehr für ausländische Fahrzeuge, Differentialabgaben in Gestalt von besonderen Kaigeldern und dergleichen, durch die Landesregierung und Kommunalbehörden die fremde Schiffahrt konkurrenzunfähig zu machen suchen.

Derartige Massnahmen treffen auch die Gründung der H. S. D. G. und der H. A. L.

Hinzu kommt als technisches Hemmnis zu geringe Ladungsfähigkeit der eingestellten Dampfer, so dass i. J. 1906 beide

Reedereien Verkauf ihrer Anteile an den „Lloyd Brasiliano“ einem unrentablen Betrieb vorziehen.

Lassen wir nun die das brasilianische Verkehrsgebiet bedienenden 4 Linien nach Süd-, Mittel- und Nordbrasilien und die Linie New York-Brasilien unberücksichtigt, so wird der in Gemeinschaft mit den H. A. L. nach dem La Plata unterhaltene Betrieb heute in der Weise durchgeführt, dass wöchentlich ein grosser Doppelschrauben-Passagierdampfer der Kap-Klasse der H. S. D. G. bezw. ein solcher der König Friedrich August-Klasse der H. A. L. von Hamburg über Boulogne, Southampton, Vigo, Lissabon und Madeira (Funchal) nach Montevideo und Buenos Aires fährt.

Ferner wöchentlich 2—4 für Zwischendecker und Ladung eingerichtete Dampfer nach Montevideo, Buenos Aires und Rosario, sodann monatlich 2—3 Dampfer ab Antwerpen, die ausser Montevideo und Buenos Aires abwechselnd auch Rosario und Bahia Blanca anlaufen, so dass auch nach diesen Häfen Güter ohne Umladung befördert werden können.

Je nach Bedarf d. h. nach Massgabe des Ladungsangebotes, soweit es nicht durch die regelmässigen Dampfer bewältigt werden kann, bezw. sofern die Dampfer der Brasil-Linie wegen zeitweiligen Mangels an Rückladung argentinische Häfen zum Auffüllen anlaufen, wird ein Extradampfer eingelegt, so dass die H. S. D. G. bei diesem starken Verkehrsbetriebe am La Plata weitaus die herrschende Stellung unter den deutschen Linien einnimmt.

Ueber die gegenwärtige Organisation und Geschäftsführung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfahren wir aus Salings Börsenjahrbuch für 1908/09 folgendes:

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Hamburg, Holzbrücke 8. Sie wurde gegründet, wie wir sahen, am 4. November 1871 und eingetragen am 29. November 1871.

Statutenänderungen fanden statt am 21. Juli 1897, 30. März 1899 und 2. Februar 1907. Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 44 Dampfern mit etwa 205 800 B. Reg.-T. und ca. 100 Hilfsfahrzeugen (Schlepper, Motoren, Barkassen, Leichterfahrzeuge, Dampfwinden, Bojen etc.) Ausserdem besitzt die Gesellschaft die Ilha das Palmas bei Santos.

Im Jahre 1908 haben ihre Dampfer im ganzen 168 Reisen ausgeführt.

Beteiligt ist die H. S. D. G. an dem deutschen Kohlendepot in Madeira, ferner an der 1905 gegründeten Syndikatsreederei in Hamburg und an den Chronometerwerken.

I. Aktienkapital

15 000 000 Mark

in 5000 Aktien (No. 1—5000)

zu 250 Thlr. = 750 Mark (I. Emission)

und je 2500 Aktien (No. 5001—12 500)

(II. Emission von 1894)

(III. Emission von 1899)

(IV. Emission von 1907).

Es betrug ursprünglich

Mk. 3 750 000, dazu lt. General-Versammlung vom 20. November 1894 Mk. 3 750 000 in 2500 Aktien zu je 1500 Mk., begeben zu 100 % bezw. 125 %, dann laut General-Versammlung vom 30. März 1899 noch Mk. 3 750 000 in 2500 Aktien (III. Emission) zu je 1500 Mk. Von diesen neuen, von der Norddeutschen Bank in Hamburg übernommenen Aktien erhielten die Aktionäre I. Emission die Hälfte zu pari, die andere Hälfte wurde sämtlichen Aktionären zu 150 % angeboten.

IV. Emission. Mk. 3 750 000 (lt. Generalversammlung vom 2. Febr. 1907) dividendenberechtigt ab 1. Jan. 1907.

II. Mk. 10 000 000 in Schuldverschreibungen, wurden aufgenommen lt. Beschluss der General-Versammlung vom 21. August 1905 zur Rückzahlung des noch unverlosten Restes der Anleihe von 1890 von Mk. 4 000 000.

Es sind dies 10 000 Stücke à Mk. 1000, verzinslich mit 4 %, zahlbar am 2. Januar und 1. Juli.

Die Tilgung findet statt zu pari, ab 1912 in längstens 40 Jahren durch jährliche Auslosung von mindestens Mk. 250 000.

Verstärkte Tilgung oder gänzliche Kündigung mit dreimonatlicher Frist ist vorbehalten.

Zahlstelle ist Hamburg, Norddeutsche Bank, für die zur Sicherheit der Anleihe ein erstes Pfandrecht an sämtlichen in Hamburg beheimateten Seeschiffen in das Schiffs-

register eingetragen ist. Dieses Pfandrecht ist auf alle von der Gesellschaft neu zu erwerbende Dampfer mit Heimatsrecht in Hamburg auszudehnen.

Den Inhabern der auf den 1. Oktober 1906 gekündigten Schuldverschreibungen von 1890 wurde der Umtausch in gleichwertige Stücke der neuen Anleihe angeboten.

Mk. 3 000 000 wurden zu 100,25 % zuzüglich 4 % Stückzinsen und 1/2 Schlussnotenstempel am 28. Juni 1906 zur öffentlichen Zeichnung ausgestellt.

Davon waren ult. 1907 noch nicht begeben Mk. 1 404 000. Der Kurs der Anleihe war ult. 1906/07 100,70 und 97,75 %.

Gründerrechte sind abgelöst, bezw. erloschen, auch die Bezugsrechte der Inhaber der Aktien I. Emission sind 1907 abgelöst.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Generalversammlung hat spätestens ultimo März stattzufinden.

1 Aktie zu Mk. 750 = 1 Stimme,
1 Aktie zu Mk. 1500 = 2 Stimmen.

Vom Reingewinn gelangen 5 % an den Reservefonds (Grenze 10 %, ist erfüllt), vom weiteren Ueberschuss 4 % Dividende, vom verbleibenden Saldo 10 % Tantième an den Aufsichtsrat. Vom Rest wird eine Superdividende verteilt, bezw. nach General-Versammlungsbeschluss verfahren.

Die der Gesellschaft gehörenden Schiffe werden nicht unter der zu Buche stehenden Summe versichert.

Jedoch ist der Aufsichtsrat ermächtigt, auf jedes Schiff ein Risiko bis zum jeweiligen Belaufe der Hälfte des Reserveassekuranzkontos für Rechnung der Gesellschaft selbst zu laufen. Die so ersparten Prämiengelder werden am Ende jeden Jahres dem Reserveassekuranzkonto gutgeschrieben, welchem dagegen die Beträge für etwaige Schäden zu entnehmen sind.

Die auf dem Reserveassekuranzkonto ersparten Prämiengelder fliessen, sobald sie 10 % des Aktienkapitals betragen, zur Hälfte dem Jahresgewinne zu, hat dasselbe

jedoch den Stand von 50 % des Aktienkapitals erreicht, so wird der ganze Betrag der ferner ersparten Prämien dem Jahresgewinne hinzugerechnet.

Die Auszahlung der Dividende findet gleich nach der Generalversammlung statt, in der sie beschlossen wurde.

Die Dividenden der letzten 20 Jahre haben wir an früherer Stelle angegeben. Der Koupon verfällt 4 Jahre nach Fälligkeit.

Es betrug der Kurs der Aktien:

ult. 1885—1906:

134, 199, 185.50, 194.50, 258, 235, 216, 181, 168, 171, 170, 169, 180.50, 232, 170, 169, 135, 113, 127, 144.50, 161.75, 178 %.

Der der II. Emission ult. 1898: 181 %.

Der der II. und III. Emission ult. 1899—06

157 %, 157.50, 129.60, 109, 117.50, 138, 153.50, 155 %

Aktien I.—IV. Emission ult. 1907: 124 %.

Sämtliche Aktien sind zum Börsenhandel zugelassen.

Gewinn- und Verlust-Konto und Bilanz per ultimo Dezember 1908 siehe Seiten 30–33.

II. Die Technik des deutschen Reedereigeschäftes am La Plata.

1. Die Vertretung der Reedereien am La Plata.

Von grosser Bedeutung für das Gedeihen des Ueberseereedereigeschäftes ist eine geeignete Vertretung in den ausländischen Interessensphären.[1])

In der Regel werden von den Reedereien an überseeischen Hafenplätzen ansässige Geschäftshäuser mit den Generalagenturen betraut, die bei grösseren Verkehrsgebieten ihrerseits die Unteragenten ernennen. Mit Ausnahme der Vertretung der „Hansa“ trifft dies auch für die deutschen Reedereien am La Plata zu.

Je nach Umfang der zu erledigenden Geschäfte der vertretenen Gesellschaft wird die Firma die Generalagentur als Haupt- oder Nebengeschäft betreiben. Die Vergütung besteht meistens nicht in einem Fixum, sondern zwecks besserer Wahr-

[1]) vergl. darüber Schanz, Zielpunkte der Exportpraxis; Berlin 1900.

nehmung der Interessen der Reederei in einer Kommission, in der Regel 4 % auf die engagierte oder je nach Kontrakt alle ausgehende, 1 1/2 % auf die einkommende Ladung und 4—5 % auf die verkauften Passagen.

Das zweite System, die Vertretung durch einen mit Jahresgehalt und Pensionsberechtigung angestellten früheren Kapitän der Gesellschaft, wie es der N. D. L. noch bis vor kurzem, die „Hansa" noch heute hält, ist wohl darum weniger empfehlenswert, weil gerade Reedereivertretungen bei steigendem Umfang der Geschäfte doch zu sehr kaufmännische Betriebsroutine erfordern, so dass sie wohl besser in den Händen von Firmen liegen, die ihre eigenen lokalen Erfahrungen und Verbindungen auch der vertretenen Reederei zugute kommen lassen können.

Auf der anderen Seite sprechen die vielen rein schiffstechnischen Fragen, für die dem Kaufmann Verständnis und Erfahrung fehlen, wieder für die Vertretung nach altem System. Doch ist von den meisten deutschen Reedereien eine glückliche Lösung dadurch gefunden, dass den Generalagenturen aus der Reihe ehemaliger Schiffsingenieure und Kapitäne Inspektoren zugeteilt werden. Nachdem die H. S. D. G. diesen Modus schon längere Zeit geführt, ist ihr im Jahre 1907 auch der N. D. L. gefolgt.

Eine weitere gerade für Argentinien wichtige Frage von betriebstechnischer und zugleich nationaler Bedeutung ist die, ob die Vertretung in deutschen oder einheimischen Händen ruhen soll. Man wird geneigt sein, der deutschen Vertretung den Vorzug zu geben. Denn wenn auch nationale Rücksichten im Welthandelsverkehr nicht immer eine ausschlaggebende Rolle spielen können, so darf es doch wohl zwecks Förderung des deutschen Ansehens als richtig angesehen werden, deutsche Interessen auch deutschen Staatsangehörigen im Auslande anzuvertrauen. Und dass dieser nationale Standpunkt mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen vereinbar ist, zeigt gerade für Argentinien der N. D. L.

Vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkte sprechen für einheimische Vertretung, wie die Beispiele der H. S. D. G. in Santos (Brasilien) und Buenos Aires lehren, allerdings nicht unerhebliche Momente: Die Kanäle zu Behörden öffnen sich

Gewinn- und

Debet.

Zinsen-Konto der 4 % Vorrechts-Anleihe:				
Zinsen von M 8,772,000. – pr. 1. Juli 1908 . . . . . Mk.	175,440	—		
Zinsen von M 10,000,000.— pr. 1. Januar 1909 . . . . „	200,000		375,440	—
Steuer-Konto für Einkommensteuer			106,470	—
See-Berufsgenossenschaft, hier für Beitrag			55,662	88
Invaliditäts- und Alters-Versicherung für Beitrag			45,624	72
Unkosten-Konto Saldo der Unkosten			116,072	64
Abschreibungen auf Dampfschiffe .			699,270	24
Schlepper, Leichter etc.			2,029,044	22
			2,728,314	46
Gewinn-Saldo . . . Mk. 600,458 47				
Dividenden-Konto 4 % auf Mk 15,000,000. — . Mk.	600,000	—		
Saldo-Vortrag auf 1909	458	47	600,458	47
	Mk.		3,328 772	93

Verlust-Konto 1908.

Kredit.

Saldo-Vortrag von 1907			308	55
Reserve-Assekuranz-Konto				
für ersparte Prämie von 1908 Mk.	89,554	20		
Hiervon die Hälfte . . .			44,777	10
Betriebs-Gewinn			3,283,687	28
Mk.			3,328,772	93

Bilanz ultimo

Debitores.

Seedampfer, Schlepper, Motoren, Barkassen in Hamburg . Mk.	41,570,084	42			
— Abschreibung laut Gewinn- und Verlust-Konto . . . . . „	2,029,044	22			
			39,541,040	20
Gebäude am Mittelkanal, Schuppen am Afrikakai in Hamburg und Ilha das Palmas vor Santos			75,000	—
Beteiligung an anderen Gesellschaften			1,305,685	17
Bank- und Kassenbestand			196,724	62
Mobiliar-Konto			1	—
Materialien-Konto, Vorrat an Ausrüstungsgegenständen			12,680	47
Kohlen in Hamburg und auswärtigen Häfen			173,087	29
Schiffs-Inventar-Konto			60,000	—
Diverse Debitores			2,082,169	27
Mk.			43,446,388	02

Dezember 1908.

Kreditores.

Aktien-Konto				
5000 Aktien à Mk. 750.— . Mk.	3,750,000	—		
7500 „ „ „ 1500.— . „	11,250,000			
12500 Aktien			15,000,000	—
4 % Vorrechts-Anleihe von 1906			10,000,000	—
Reserve-Konto				
Saldo			2,205,000	—
Reserve-Assekuranz-Konto				
Saldo von 1907 . . . . . Mk.	4,566,625	25		
Saldo der Prämie pr. 1908 Mk 89,554,20 „ die Hälfte „	44,777	10	4,611,402	35
Passage-Konto, laufende Retour-Billets und Passage-Anweisungen			449,394	25
Akzept-Konto, Tratten in 1909 einzulösen			490,000	—
Assekuranz-Konto, Prämie in 1909 zu zahlen			244,562	59
Pendente Reisen			513,116	35
Norddeutsche Bank in Hamburg			4,775,004	89
Diverse Kreditores			1,865,420	50
Interne Abrechnungskosten . . .			2,489,128	62
Zinsen-Konto der 4 % Vorrechts-Anleihe von 1906			201,280	—
Dividenden-Konto, Restanten von 1907			1,620	—
Rein-Gewinn von 1908			600 458	47
Mk.			43,446,388	02

dem einheimischen Vertreter eher als dem ausländischen, so dass z. B. Verschiffungen und Passagen für Rechnung der Regierung vorzugsweise der H. S. D. G. zugewendet werden. Ebenso drückt sich in der Anweisung günstiger Lösch- und Ladeplätze im Hafen von Buenos Aires eine Bevorzugung dieser Gesellschaft aus, was bei der jährlich zu bestimmten Zeiten wiederkehrenden Ueberlastung der Docks keine geringe Begünstigung bedeutet.

Das Vertragsverhältnis des Generalvertreters zur vertretenen Reederei wird in der Regel durch einen auf mehrere (2—5) Jahre geschlossenen Kontrakt bestimmt, der ausser der Höhe des Kommission auch das Tätigkeitsfeld des Vertreters abgrenzt, seine Stellung zur Konkurrenz regelt, die Entschädigung für Handlungsunkosten (Reklame etc.) festsetzt und bestimmt, wie weit er persönlich das Risiko der Vertretung zu tragen hat.

Ausser der Verantwortlichkeit für gestundete Passagegelder liegt nämlich gerade für Argentinien ein Risiko für die Generalvertretung in den Strafbestimmungen der Zoll-, Einwanderungs-, Post- und Hafenbehörden.

So beträgt z. B. der Strafsatz für jedes Kollo Ware, welches bei der Einklarierung der Schiffe in dem von dem Generalvertreter in spanischer Uebersetzung einzureichenden Ladungsmanifeste irrtümlich zu viel oder zu wenig angegeben ist, 20 Pesos Gold = 81 Mark.

Jedes nichtdeklarierte Kollo unterliegt ausserdem der Konfiskation, falls nicht binnen 48 Stunden das Versehen schriftlich richtig gestellt ist.

Rektifikation kann jedoch einer Konfiskation nicht mehr vorbeugen, wenn durch einen Zollbeamten Anzeige erstattet war. An einer Anzeige sind aber die Zollbeamten umsomehr interessiert, als ihnen gesetzlich der volle Geldwert der Strafe bezw. der konfiszierten Güter nach Abzug des tarifmässigen Einfuhrzolles zusteht.

In gleicher Weise erfordert auch der Einwanderungsverkehr die äusserste Sorgfalt der Vertretung der Schiffahrtsgesellschaft.

So zieht z. B. das Landen eines mehr als 60 Jahre alten Zwischendeckers, für den nicht durch bereits im Lande an-

sässige Angehörige die Ausschiffungserlaubnis erwirkt ist, die Strafe von 1000 Pesos (Mk. 1800) nach sich. Auch wird in solchen Fällen die betreffende Schiffahrtsgesellschaft zur Rückbeförderung mit gleichem Dampfer gezwungen. Derartige schwere Bestimmungen, Ueberbleibsel noch aus dem despotischen Strafsystem des spanischen Mutterlandes, sind zweifellos im Verkehre zivilisierter Völker unzeitgemäss und müssten durch niedrige Ordnungsstrafen nach englischem und deutschem Vorbild ersetzt werden.

Dass dies nicht geschehen ist, liegt teils in der Indolenz des argentinischen Parlamentes, teils aber auch in dem Interesse begründet, das gewisse, darunter auch höhere Kreise an dem Fortbestande der Zollstrafen als einer reichen Einnahmequelle haben.

Und wenn bisher die deutschen Linien weniger als fremde unter diesen Hemmnissen des argentinischen Reedereigeschäftes zu leiden hatten, so ist dies teils ihrer grösseren Sorgfalt bei der Uebertragung der Ladungsmanifeste beizumessen, teils aber auch den guten persönlichen Beziehungen der deutschen Schiffahrtsvertreter zu den argentinischen Behörden.

Gerade der Pflege guter direkter Beziehungen zu massgebenden Persönlichkeiten der Regierung verdanken die deutschen Schiffahrtsinteressen ihre Erfolge vor anderen Gesellschaften, die sehr oft bei Versuchen, auf diplomatischem Wege und in Berufungsklagen vor dem Bundesgerichte Zollstrafen und dergleichen zu reklamieren, nur Misserfolge erzielen.

2. Fracht und Passagiere.

Die ziemlich selbständige Stellung des Vertreters zur Reederei drückt sich besonders auf dem Gebiete des Frachtenmarktes aus, in erster Linie naturgemäss für den Verkehr von argentinischen nach europäischen Häfen. Die Begründung liegt in der Unmöglichkeit, vom Direktionssitze in Hamburg oder Bremen aus, der Lage des Frachtenmarktes, d. h. dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage gemäss, die Frachtsätze zu fixieren.

Die Gestaltung des Frachtenmarktes am La Plata ist jedoch in der Regel nicht lediglich das Ergebnis von Angebot und

Nachfrage, unterliegt vielmehr, besonders für gewisse Landesprodukte, einer Beeinflussung von seiten des Angebotes.

Dies geschieht derart, dass zwischen den deutschen Gesellschaften unter Berücksichtigung der von fremden Gesellschaften bezw. Gelegenheitsfahrern (Tramps) angebotenen Sätze Einigungsraten zustande kommen, die bestimmte Güter z. B. Wolle, Getreide und Häute nach Hamburg oder Bremen einschliessen und in der Regel für bestimmte Dampfer mit festen Abfahrtszeiten oder mit Gültigkeitsdauer auf unbestimmte Zeit bis zur nächsten Frachtfixierung geschlossen werden.

Für andere für die deutschen Linien in Frage kommenden Häfen, darunter Antwerpen und Rotterdam, finden soldie Abmachungen in der Regel nicht statt. Hier wird die Höhe der Frachtraten im freien Wettbewerb mit den fremden hauptsächlich englischen Gesellschaften und den Tramps allein nach Angebot und Nachfrage bestimmt. Im Gegensatze dazu regelt sich der Frachtenmarkt von Europa nach dem La Plata schon seit Jahren nicht mehr im freien Verkehr. Hier haben die am La Plata-Geschäfte beteiligten regulären Linien zugleich mit der Abgrenzung ihrer Interessensphären eine Vereinbarung über die Höhe der Frachten von Europa nach Buenos Aires und Montevideo getroffen.

Diesem Pool gehören ausser den vier deutschen Gesellschaften folgende Linien an:

1. englische
   - Lampert & Holt,
   - Haulder Brothers,
   - Hauston Line,
   - Royal Mail S. S. Co.
2. französische
   - Messageries Maritimes,
   - Transportes Maritimes,
   - Chargeurs Réunis.
3. holländische
   - Zuid Amerika Linie.

Die Vereinbarung bezieht sich im wesentlichen auf folgende Hauptpunkte.

1. Einheitliche Frachttarife für alle Verschiffungen von Europa nach den La Plata Häfen.

2. Festnormierte, jährlich oder halbjährlich vergütbare Rabatte auf die laut Frachttarif gezahlten Frachtbeträge für alle Verlader, die sich zur ausschliesslichen Benutzung der Verbandsreedereien verpflichtet haben.

3. Verpflichtung gegenseitiger Respektierung der Heimatshäfen der einzelnen Reedereien.

Auf Grund dieser Vereinbarungen ist es den deutschen Gesellschaften bisher gelungen, die Ausfrachten auf einigermaßen rentabler Höhe zu halten.

Die Gefahren jedoch derartiger Beschränkungen des freien Wettbewerbes liegen darin, dass sich die Reedereien im Vertrauen auf ihre Monopolsstellung zu Frachtsätzen verleiten lassen, die die einheimischen Produkte auf dem ausländischen Markte konkurrenzunfähig machen, ihren Absatz daher unterbinden.

Auf solche Tarifpolitik ist es z. B. zurückzuführen, dass Italien einen grossen Teil des argentinischen Marktes für billige Baumwollgewebe, die früher aus Deutschland auf deutschen Schiffen bezogen wurden, an sich reissen konnte, weil die über 50 % (ca. Mk. 20—25 pro cbm) niedrigeren italienischen Frachtraten den Einstandspreis des billigen Baumwollenartikels erheblich zu Gunsten des italienischen Exportes beeinflussten.

Auch die Bevorzugung Genuas vor Hamburg oder Bremen seitens süddeutscher oder österreichischer Exporteure ist auf die billigeren Raten der italienischen Linien zurückzuführen. Sich mit den italienischen Gesellschaften zu einer Einheitsrate zu verständigen, wird aber für den deutsch-englischen Interessenverband um so schwieriger sein, als jene in dem lebhaften und sehr gewinnbringenden Passagiergeschäft nach den La Plata Staaten einen Ausgleich für ihre niedrigen Frachtraten erzielen, die sie infolge dessen sogar dann noch ermässigen können, wenn bei der deutschen und englischen Konkurrenz die Grenze der Rentabilität längst erreicht ist. Denn wie bisher wird unzweifelhaft der Schwerpunkt des deutschen Reedereigeschäftes nach dem La Plata auch in der nächsten Zukunft in dem Fracht- und weniger im Passagier- und Auswandererverkehr liegen.

Die Annahme der ausgehenden Güter erfolgt in Hamburg oder Bremen, entweder direkt durch die Frachtabteilung der

betreffenden Gesellschaft oder durch Agenten und bevollmächtigte Speditionsfirmen. Die Frachten der Ausreise sind in der Regel im Abgangshafen nach Verladung der Ware zahlbar und nur ausnahmsweise wird Verschiffung gegen Nachnahme gewährt.

Ab Hamburg und Bremen werden alle Arten Industrieprodukte als Stückgut, der grössere Teil davon über Hamburg verladen.

Für Massenartikel, sogenannte Stapelgüter dagegen, wie Eisenbahnschwellen, Zement, Eisendraht, eiserne Träger, Stab- und Bandeisen, Produkte besonders der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie kommt als günstiger gelegen, weil auf Binnenschiffahrtsstrassen erreichbar, hauptsächlich Antwerpen in Betracht.

Obgleich nun für diese letzte Warengattung infolge der starken Konkurrenz der nicht im Verbande stehenden Linien die Frachtsätze nach dem La Plata nur ca. Mk. 10 per 1000 kg betragen, sind diejenigen deutschen Reedereien, deren Schiffe Antwerpen anlaufen, bei dem Mangel ihrer grossen Frachtdampfer an genügend Stückgut doch gezwungen, sich auch um diese beim Laden und Löschen viel Zeit erfordernde Ladung zu bemühen.

Die Rückfrachtladungen der deutschen Linien-Dampfer bestehen vorzugsweise aus Weizen, Mais, Leinsaat, Oelkuchen, Hafer, Kleie, Wolle, Haar, gesalzenen und getrockneten Häuten und Hörnern, also meistens aus Produkten der Vieh- und Landwirtschaft und ihrer Nebenbetriebe.

Daneben hat einige Bedeutung als Frachtgut Quebrachoextrakt, seltener Quebrachoholz, das gewöhnlich mit Segelschiffen oder Tramps verladen wird. Auch Mineralien, wie Silbererze, Kupfer und Zinn sind Güter der deutschen Linien.

Ein sehr gesuchtes Frachtgut bildet besonders während der Monate November—April die Wolle. In Ballen von 1 cbm Grösse und einem Durchschnittsgewicht von 450 kg gepresst, ist sie leicht lade- und löschbar. Ausserdem gestattet die quadratische Packung eine sehr vorteilhafte Ausnutzung des Schiffsraumes.

Naturgemäss ist die Frachtrate für Wolle, die bei dem hohen Werte des Artikels auch einen hohen Satz vertragen

könnte, infolge des scharfen Wettbewerbes der einzelnen Linien, die jede durch geheime Rabatte sich den gesamten Export der grossen Verlader zu sichern suchte, auf ein Minimum herabgedrückt, das gegen Mk. 70—80 pro cbm in den 80er Jahren, zeitweilig ca. Mk. 10.—, betragen hat.

Dieser Preisrückgang auf dem Frachtenmarkte am La Plata erklärt sich einmal allgemein aus der Ueberproduktion in der Weltschiffstonnage[1]), die nun durch Beteiligung an den sich jährlich steigernden Getreideabladungen eine wenn auch noch so geringe Verzinsung des investierten Kapitals herauszuwirtschaften sucht. Ein anderer Grund ist in der Entwickelung gewisser Zweige der argentinischen Industrie und des Verkehrswesens gegeben, die bei dem nach den bisherigen Erfahrungen ungenügenden Vorrat des Landes an Kohle eine starke Einfuhr darin erforderlich macht. Und dadurch wieder, dass sich auch diese Kohlendampfer für die Rückreise am Wettbewerbe um Frachtgüter, besonders Getreide und Wolle beteiligen, tritt ein so starkes Mehrgebot an Tonnage ein, dass sich nicht selten die Raten für Weizen, Mais und Wolle auf nicht mehr rentabler Geschäftsbasis bewegen.

Ausser diesen wirtschaftlichen Gründen findet sich eine Erklärung auch in rein schiffstechnischen Verhältnissen, insofern als die Getreidedampfer Schwergut, wie Mais und Weizen nur bis zur Tieflademarke verstauen können und den darüber freibleibenden Raum mit leichteren Gütern, wozu auch Wolle rechnet, aufzufüllen gezwungen sind. So drücken auch sie wieder auf die Wollrate.

Dass diese Verhältnisse für die günstige Entwickelung des argentinischen Reedereigeschäftes ein schweres Hemmnis bedeuten, darauf weist auch in ihrem Jahresberichte für 1908 die Hamburger Handelskammer hin. Für einen engeren Zusammenschluss aber besteht eine grosse Schwierigkeit in der Beteiligung der zahlreichen Einzelunternehmungen am La Plata-Reedereigeschäft, so dass eine glückliche Lösung, die jedenfalls die Kohlentramptonnage fernhielte, erst die Erschliessung abbaufähiger Kohlendistrikte in Argentinien bringen könnte.

Die Verschiffung von Weizen und Leinsaat beginnt im

[1]) vergl. v. Halle in der Marinerundschau, Aprilheft 1909.

Dezember, ist in den Monaten Januar bis April am stärksten und zieht sich etwa 8—9 Monate hin. Der Maisexport setzt im Mai ein, erreicht seinen Höhepunkt in den Monaten Juni und Juli und ist in der Regel im Oktober erledigt. Die Hauptverschiffungen fallen somit in die ersten 6—7 Monate des Jahres, und zwar so, dass Wolle mit Weizen und Leinsaat einerseits und Mais und Weizen andererseits konkurriert.

Aus dem Umstande ferner, dass auch diese Monate die für den Import wichtigsten des Jahres sind, in denen die für die kommende Ernte benötigten Maschinen, Pflüge u. s. w. desgleichen die Saisonartikel der Textilindustrie bezogen werden, sind die starken Ueberlastungen der für den Ein- und Aussenhandel wichtigsten Häfen Buenos Aires, Rosario und Bahia Blanca zu erklären.

Besonders bemerkbar machen sich diese Mißstände im Hafen von Buenos Aires, der erst im Jahre 1888—97 mit einem Kostenaufwande von 37 Millionen Pesos Gold = 148 Millionen Mark erbaut wurde.

Vor dieser Zeit besass Buenos Aires überhaupt keine eigentlichen Hafenanlagen, nicht einmal für seine Fluss- und Küstenschiffahrt, so dass alle Ozeanfahrzeuge auf der Reede mittelst Leichter löschen und laden mussten.[1])

Erst 1876 begann man an der Mündung des im Südosten der Stadt in den La Plata mündenden kleinen Fluss Riachuelo einen Hafen für Schiffe von geringem Tiefgang anzulegen, der heute namentlich dem Segelschiffs- und Hafenfahrtszeugsverkehr (Schlepper, Schuten, Leichter) dient.

Der eigentliche Madero Hafen, im Osten der Stadt gelegen, zieht sich von Süden nach Norden hin und besteht aus 4 durch Schleusen getrennte Docks, No. 1—4 von je 160 m Breite und 570, 570, 690 und 630 m Länge.

An diese schliesst sich im Süden und Norden je ein mit dem Rio de la Plata durch einen Zufahrtskanal in Verbindung stehendes Bassin, die Darsena Sud bezw. Darsena Norte an.

Für die Verwendbarkeit der Darsena Norte zu Lösch- und Ladezwecken hat man den Bau eines Wellenbrechers

[1]) vergl. hierzu P. Christophersen, River Plate Navigation and Shipping. Buenos Aires 1900.

längs des Einfahrtskanals wegen des starken Seeganges innerhalb der durch keine Schleuse nach dem Kanal hin gesicherten Bassins als notwendig erkannt.

Die Darsena Sud ist andrerseits für Dampfer im Verkehr mit Montevideo, den Flusshäfen einschliesslich Assunción, und den patagonischen Plätzen bestimmt.

Es stehen somit den transatlantischen Dampfern nur 4 Docks zur Verfügung, und zwar für die Entlöschung von Stückgut die Westseite mit 18 der Regierung gehörenden und von ihr in Betrieb genommenen Lagerhäusern.

Stapelgüter, Zement, Eisen, leere Flaschen und Ballen dürfen jedoch in den Regierungsdepots nicht gelöscht werden, sondern müssen zur Beförderung nach den Privatlagerhäusern teils gleichzeitig mit Stückgütern in Leichtern bezw. Eisenwaggons zur Verladung, teils vor oder nach Landung des Stückgutes auf der Ostseite gelöscht werden.

Doch ist nach der Vorschrift der Hafenbehörde gerade die Ostseite des Docks in erster Linie dem Lösch- und Ladungsverkehr der Ozeandampfer vorbehalten. Hier finden sich daher auch die einen grossen Teil des Kais einnehmenden Getreideelevatoren und Mühlenbetriebe einheimischer und fremder Unternehmer, ferner die Verladungsplätze für lebendes Vieh.

Der durch diese Anlagen hervorgerufene Mangel an Lösch- und Ladegelegenheit gilt als grosses Hemmnis für einen flotten Hafenbetrieb. Denn wenn an der Ostseite Schiffe bis zu 3 Reihen nebeneinander liegen und gezwungen sind, übereinander weg zu laden und sich dadurch gegenseitig im Betriebe hindern, so bedeutet dies für Ladungseigentümer Zinsverlust für das in den Waren angelegte Kapital, für die Reedereien ausser Zinsverlust auf ihr gesamtes Betriebskapital erhöhte Unkosten in Gestalt von Hafen- und Kaigeldern, Leichterspesen, falls nicht eigene Fahrzeuge zur Verfügung stehen, Löhne für Ueberstunden und dergleichen. Und dabei kann schon Buenos Aires in bezug auf Hafenspesen aller Art, Einfahrts- sowohl wie Kaigeldern zu den teuersten im Weltschiffahrtsverkehr gerechnet werden.

Nur Schiffen des Ozeanschnellpostverkehrs, die an feste Abfahrtszeiten gebunden sind, werden von der argentinischen

Regierung Vorrechte insofern eingeräumt, als ihnen seit 1906 vor Halbpostdampfern und reinen Frachtschiffen Dock No. 4, im Platzmangelsfalle auch Dock No. 3 zur Verfügung stehen.

Wenn auch diese Bestimmung, die lediglich nach Massgabe ihrer Geschwindigkeit, Fahrplanes und Einrichtungen für den Personenverkehr alle Dampfer in 3 Klassen abstuft, eine Ungerechtigkeit einzelnen Linien gegenüber bedeutet,[1]) so ist doch nur durch sie ein prompter Verkehr für den ausserordentlich wichtigen Schnellpost- und Eilfrachtdienst mit den La Plata Staaten geschaffen worden.

Die Bevorzugung der Schnellpostdampfer vor Halbpost- und Frachtdampfern wird erhöht auch durch die günstige Lage des ihnen angewiesenen Docks No. 4.

In unmittelbarer Nähe der Ein- und Ausfahrt durch die Darsena Norte und den Nordkanal gelegen, ermöglicht sie es dem zur Abfahrt bereit liegenden Postdampfer, die Ausreise in dem Augenblick anzutreten, wo der Wasserstand im Kanal Norte die für seinen Tiefgang erforderliche Höhe erreicht hat. Bei den eigentümlichen Wasserstandsverhältnissen im Hafen von Buenos Aires, die nicht durch regelmässige Ebbe und Flut, sondern durch die herrschende Windrichtung bedingt werden, geniessen die zum Laden und Löschen an Dock No. 4 berechtigten Dampfer einen grossen Vorzug vor den Fahrzeugen, die von den übrigen Docks aus eine einstündige Frist allein auf die Ausfahrt verwenden müssen. Einen weiteren Vorteil bietet Dock No. 4 besonders den breiten deutschen Postdampfern durch seine Schleusenanlagen, ferner auch durch seine zweckmässig angelegten Lagerhäuser, die besonders den Stückgutladungen sehr zugute kommen. Eine bessere Hafenordnung freilich, die für schnellere Räumung der Lagerräume Sorge trüge und damit die Umladung von Waren in Leichter unnötig machte, würde viel Zeit und Beschädigungen der Güter ersparen. Dies würde dann wieder dem Handel in niedrigeren Prämiensätzen für Versicherung gegen Bruch, Leckage und Diebstahl zugute kommen und die Reedereien

[1]) Der N. D. L. ist durch diese Verordnung 1906 gegenüber der H. S. D. G. und der Royal Mail SS. Co. in die Reihe der Frachtdampferlinien am La Plata herabgedrückt worden.

von den unberechtigten Forderungen und Launen der Leichterleute unabhängig machen.

Gerade das grosse Streikrisiko hat die deutschen Gesellschaften veranlasst, eigene Leichterfahrzeuge in den argentinischen Häfen zu unterhalten, die besonders Stapelgüter, wie Eisen und Zement laut Connossementsbedingungen für Rechnung der Reederei nach den Privatlagerhäusern zu befördern haben. Denn wenn in Streikperioden der Leichterlohn, der in regulären Zeiten Mk. 2.50 pro 1000 kg bei 8tägiger Benutzungszeit beträgt — für Ueberliegezeit ist ein nach Grösse des Fahrzeuges gestaffeltes Aufgeld zu zahlen — die Höhe der transatlantischen Frachtrate erreicht, so kann von einem rentablen Reedereigeschäfte naturgemäss keine Rede sein. Es wird sogar die Reederei die Verluste zu tragen haben, da sie die erhöhten Spesen auf die europäischen Verlader nicht wird abwälzen können, denen sie sich durch Jahreskontrakte zu einer Maximalfrachtrate verpflichtet hat.

Unter den deutschen Linien im La Plata-Verkehr sind die „Hansa“ und die „Hamburg Süd“ insofern besser gestellt als der Bremer Lloyd, als sie auch Güter nach Rosario befördern. Denn wenn auch dieser Hafen nach Ausbau durch eine französische Gesellschaft, der als Entgelt die Erhebung sehr hoher Schiffsabgaben gewährt wurde, seine Anziehungskraft als billiger Hafen verloren haben dürfte, so hat doch der Getreideexport über ihn erheblich zugenommen und selbst den in Buenos Aires schon übertroffen.[1])

Starke Konkurrenz allerdings erwächst auch diesem zweitgrössten Hafen der Republik in dem im Süden der Provinz Buenos Aires gelegenen Bahia Blanca.[1])

Dieser Hafen ist auch von Buenos Aires durch einen selbst für die tiefgehendsten Schiffe genügend hohen Wasserstand ausgezeichnet, so dass bis zur Tiefblademarke geladene Ozeandampfer ohne Zeitverlust und Frachteinbusse aus- und einlaufen können. Zugleich ist er der nächste und billigste

[1]) Nach argentinischer Hafenstatistik wurden im I. Quartal 1908 ausgeführt:

Ueber Rosario	738 115	Tonnen Getreide
„ Buenos Aires	649 417	„ „
„ Bahia Blanca	645 791	„ „

Hafen für den ganzen Süden, die Pampas und den grössten Teil der Provinz Buenos Aires, also gerade den wichtigsten Teil des Landes. Gefördert wird die Bedeutung dieses Hafens durch das Schmalspurbahnunternehmen der Compania de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires[1]), die zu ihren Projekten die Erschliessung weiterer Getreideregionen für den Exporthandel über Bahia Blanca zählt.

Dass aber die deutschen Reedereien derartige Entwickelungsmöglichkeiten bestimmter Distrikte und Knotenpunkte des Handelsverkehrs vorauszusehen vermögen, zeigt die Verkehrspolitik der H. S. D. G., die selbst ausser der Exportsaison Bahia Blanca zum regelmässigen Anlaufhafen ihrer Dampfer gemacht und dadurch dem deutschen Reedereigeschäfte unter den dortigen Exporteuren von Getreide und Wolle einen beständigen Kundenkreis gewonnen hat.

Als Hauptvorzug aber der deutschen Linien muss Gleichmässigkeit und Pünktlichkeit im Betriebe hervorgehoben werden.

Wie an der afrikanischen Küste die Woermann-Linie durch ihre Pünktlichkeit Elder Dempster & Co. überflügelte, im nordatlantischen und ostasiatischen Verkehr hauptsächlich die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd den englischen, holländischen und französischen Konkurrenten trotz, vielleicht auch wegen Staatssubsidien vorbeigeeilt sind, so haben auch in den südamerikanischen Gewässern die gleichen Vorzüge die deutsche Flagge in den Vordergrund gerückt.

Eine wichtige Bedingung für diese günstige Entwickelung der Hochseeschiffahrt ist immer die gewesen, dass auch die binnenländischen Verkehrsverhältnisse auf Wasser- und Schienenwegen nach Möglichkeit gefördert, neue Gebiete dem Weltverkehr angegliedert und damit auch die Interessensphären der Schiffahrt erweitert werden.

Die bisherigen Verkehrsverhältnisse Argentiniens sind aber immer noch im ersten Stadium der Entwickelung. So genügen z. B. die Verhältnisse auf der Südbahn bei weitem nicht den Ansprüchen und in den Hauptverschiffungsperioden versagen in den Hafenplätzen Dock- und Speicheranlagen.

[1]) Ein französisch-belgisches Unternehmen mit einem Aktienkapital von 36 Mill. Frcs. und 30 Mill. Anleihen.

Verschlimmert werden diese Hemmnisse für einen glatten Wasserverkehr z. B. durch die Geschäftsgewohnheiten der argentinischen Landwirte.

Ihnen gestattet das trockene Klima des Landes bei fehlender Lagermöglichkeit das Getreide unter freiem Himmel, nur notdürftig mit Persennigen bedeckt, zu stapeln und in Spekulation auf höhere Weltmarktspreise zurückzuhalten. Die Folge ist, dass bei Anziehen der Preise dann sehr starke Versendungen die bestehenden Verkehrseinrichtungen auf einmal in Anspruch nehmen.

Solche Stockungen im binnenländischen Verkehr bedeuten aber, wie wir sahen, für die Reedereien schwere Schäden durch Zeitverlust und erhöhte Hafenspesen.

Wie weit nun diese Mißstände, die auch die Qualität des argentinischen Getreides durch langes Lagern, häufiges Umladen, Vermengung u. s. w. durch Silo- und Elevatorenanlagen behoben werden können und in wie weit der argentinische Bauer sich solcher Einrichtungen wird bedienen wollen, bleibt abzuwarten, zumal auch die Rechtsverhältnisse und Handelsusancen dazu schärferer Ausprägung bedürfen. Andererseits haben Verkehrseinrichtungen wie die erwähnten grossen Viehverladungsplätze bereits ihre Bedeutung für die deutschen Dampfer verloren, da der Export von lebendem Vieh nach England, der angeblich wegen der Maul- und Klauenseuchengefahr, tatsächlich aber zur Begünstigung englischer Agrarinteressen verboten wurde, ferner die nur zeitweilig auftretende Ausfuhr nach Südafrika (z. B. während des Hereroaufstandes) und Brasilien (Pará) für sie kein Interesse hat.

Der Grund für die ausserordentlichen günstigen Resultate, die gerade die deutschen Linien im Viehtransportgeschäfte nach England vor der französischen und englischen Konkurrenz erzielten, ist vor allem in der grösseren Schnelligkeit ihrer Dampfer zu suchen und in der darin z. T. begründeten niedrigeren Sterblichkeitsrate der Tiere während der Fahrt.

Für die Verladung von Rindvieh wurde meistens nur das Deck, selten auch das Zwischendeck verwendet.

Hammel wurden nur auf Deck und in der Regel über den Ochsen verladen.

Die deutschen Schiffe, unter denen für Viehtransporte

ausser den reinen Frachtdampfern auch die Passagierdampfer II. Klasse Verwendung fanden, luden durchschnittlich 200—300 Ochsen und 1000 Hammel, wodurch sie bei einer Rate von £ 5—6 pro Ochsen und sh. 10—12 pro Hammel bedeutende Reingewinne erzielen konnten.

Für die Rentabilität der Viehtransporte ausschlaggebend ist stets der Rindertransport gewesen. Daher ist z. B. bei Rindereinfuhrverboten für den englischen und deutschen Markt der N. D. L. nicht in der Lage, nach Antwerpen, das von seinen Dampfern angelaufen wird, ein rentables Hammeltransportgeschäft zu betreiben. Denn bei der geringen Aufnahmefähigkeit des belgischen Marktes werden nur immer ca. 1000 Hammel zur Verladung kommen, der verfügbare Deckraum daher nie voll ausgenutzt werden können. Das Defizit aus diesem Geschäfte wird ausser den absoluten Mindereinnahmen an Fracht auch noch erhöht durch die ausserordentlichen Ausgaben für Einrichtungen von Holzställen, Futterräumen, Auffüllung von Tanks mit Süsswasser für das Vieh u. s. w. Die hohen Unkosten und technischen Schwierigkeiten, die jederzeitige Möglichkeit der Sperrung Englands auch für die Einfuhr gefrorenen Fleisches und die geringe Aussicht endlich, die wenigstens in absehbarer Zeit für die Oeffnung der deutschen Grenzen für die argentinische Fleischeinfuhr besteht, schliessen für die deutschen Reedereien ein zu grosses Risiko in sich, als dass sie sich zu Um- und Neubauten von Dampfern mit Kälte und Kühlanlagen in grossem Maßstabe entschliessen könnten.

Die Verfrachtung der deutschen Schiffe vom La Plata erfolgt regelmässig durch Teilladungen nach einem oder zwei in voraus festbestimmten Häfen, in erster Linie den Heimatshäfen des Fahrzeugs. Gesamtverfrachtungen durch Chartervertrag (charter party) seitens einzelner Exporteure sind Ausnahmen, die Raumrate in solchen Fällen niedriger, da einmal die Befrachtung weniger mit Zeitverlust und Verladungsspesen verbunden ist und dann auch in der Rate die Risikoprämie fortfällt, die für die Gefahr wegen Ladungsmangel den verfügbaren Schiffsraum nicht voll verwerten zu können, vom Reeder mit Recht erhoben wird.

Totalverfrachtungen sind aber bei den in regelmässiger

Fahrt beschäftigten deutschen Schiffen auch deshalb seltener, weil eine derartige charter party die direkte Rückkehr nach den Heimatshäfen in der Regel ausschliesst. Denn in solchen Fällen ist der Bestimmungshafen nicht vom Reeder, sondern vom Ladungseigentümer laut Frachtvertrag erst in einen sog. Orderhafen (z. B. St. Vinzent) beliebig bestimmbar, wodurch eine fahrplanmässige Rückreise des Dampfers aber ausgeschlossen wird.

Nicht selten dagegen werden von Brasilien zum Auffüllen in Ballast ankommende deutsche Schiffe, desgleichen die von deutschen Reedereien wegen Tonnagemangel in Zeitcharter gecharterten Dampfer im ganzen verfrachtet.

Die jeweiligen Raten für Teilladungen kommen in Buenos Aires entweder durch Spezialeinzelvertrag zwischen Reedereivertretung und den Verladern meistens an der Börse oder für bestimmte Güter auf Grund für gewisse Zeit vereinbarter Maximalbasis zustande. Für grössere Verschiffungen z. B. über 1000 T. Getreide wird, um dem Dampfer ein genügendes Quantum Ladung zu sichern, in der Regel ein geringer Frachterlass (bis zu Mk. 1.— pro 1000 kg) bewilligt, den dann die kleineren Verfrachter in etwas höheren Raten zu ersetzen haben. Fehlt es dagegen bei gleichem Abfahrtstermine zweier Dampfer nach demselben Hafen an genügend Ladung für beide, so werden sich beide, um die Nachfrage nach Schiffsraum zu erhöhen, zu Ratenreduzierungen verstehen müssen.

Als Ausgangspunkt für die den Flußschiffahrts- und Küstenverkehr vermittelnden Gesellschaften ist Buenos Aires zugleich der Umladeplatz für die Landesprodukte der im Norden resp. Nordosten Argentiniens gelegenen Republiken Paraguay und Bolivien, denen es wegen der geringen Wassertiefe des Paraguayflusses an einer transatlantischen Verbindung fehlt.

Von den für Europa bestimmten Exportartikeln Paraguays ist Tabak der wichtigste. In Ballen zu je 100 kg gepackt, von denen $5^1/_2$ Ballen 1 cbm ausfüllen, wird er meistens auf Dampfern des N. D. L. nach Bremen gebracht, Deutschlands Haupteinfuhrhafen für Rohtabake.

Produkte der Viehzucht dagegen, wie Häute und Hörner, werden vorwiegend auf Hamburger Schiffen dem Hamburger Markte zugeführt. Nur ein geringer Teil geht nach Antwerpen.

Von Brasilien erhalten die deutschen Dampfer, namentlich die Hamburger, bisher nur Mineralien in Säcken, doch gilt auch der bolivianische Aussenhandel für steigerungsfähig durch den Bau von Eisenbahnen, die das Land in stärkerem Maße dem Weltverkehr angliedern.

Besonders zu erwähnen ist hier die Stellung, die der benachbarte Hafen Montevideo im Reedereibetriebe der deutschen La Plata Linien einnimmt.

So lange Buenos Aires noch keinen Hafen für transatlantische Schiffe besass, und diese daher zum Löschen und Laden auf offener, ungeschützter Aussenreede gezwungen waren, nahmen die deutschen Dampfer die für die Heimreise nötigen Kohlen in Montevideo ein und benutzten den Aufenthalt gleichzeitig zur Frachtannahme dortiger Landesprodukte.

Heute ist eine Aenderung insofern eingetreten, als die Verkohlung in der Regel in Buenos Aires stattfindet, in Montevideo dagegen nur, wenn sie den Tiefgang des Schiffes bis zur Unpassierbarkeit des Ausfahrtkanals erhöhen würde.

Dagegen dient Montevideo auch heute noch als Komplettierungshafen der deutschen Dampfer für die Ausreise, und zwar auch für den Fall, dass in Buenos Aires genügend Ladung vorhanden ist.

Der Grund dieser Geschäftspolitik ist darin zu suchen, dass die deutschen Linien die Verlader in Montevideo nicht in die Zwangslage setzen wollen, Waren nach deutschen Häfen unter fremder Flagge verschiffen zu müssen.

Durchgeführt wird dieses Prinzip nun in der Weise, dass dem Vertreter in Montevideo von der Generalagentur in Buenos Aires, ein gewisser Anteil an dem Schiffsraume jeden Dampfers überlassen ist, den dieser bis kurz vor der Abfahrt des Dampfers vergeben oder telegraphisch an die Generalagentur zurückgegeben haben muss.

Auf Grund dieser Bestimmungen sind aber die Verschiffer in Montevideo kontraktlich verpflichtet, die angemeldeten Waren auch wirklich zur Verladung zu bringen bezw. Fautfracht zu zahlen, falls nicht höhere Gewalt sie von der Erfüllungspflicht entbindet.

Diesem Risiko des Verladers entspricht eine gleiche Verantwortlichkeit des Reeders für allen Schaden (insbesondere

Leichterlöhne, Frachtdifferenzen, Zinsverlust etc.) aufzukommen, falls der betreffende Dampfer die engagierte Fracht wegen Raummangels zurücklässt.

Wie sehr aber prompte Erfüllung eingegangener Verpflichtung der Art gerade im Reedereibetriebe geschäftsfördernd wirkt, zeigt das Beispiel der „Hamburg Süd", die deshalb auch in Montevideo eine Vorzugsstellung bei den Exporteuren geniesst.

Von erheblicher Bedeutung im Reedereigeschäfte ist die Frage, in welcher Form der Verladungsvertrag zwischen Reedereien und Verschiffern zu stande kommt.

So ist z. B. in Buenos Aires bei Einzelladungen die mündliche Zusage beider Kontrahenten oder ihrer Bevollmächtigten üblich und nur bei Getreideengagements findet schriftliche Fixierung statt. Bei mangelnder Schärfe in der Handelsgesetzgebung ist die Folge naturgemäss die Ausbildung einer laxen Geschäftsmoral, die sich darin äussert, dass Verschiffer angemeldete Frachten, sei es aus berechtigten Gründen (Verzögerung im Eisenbahnverkehr), sei es aus unberechtigten (Spekulation auf niedrigere Frachtraten) nicht zur Verladung bringen, mangels schriftlichen Frachtvertrages aber weder durch Börsen- noch Zivilgerichte zur Schadensersatzleistung herangezogen werden können.

Den Reedereien andererseits ist es nicht zu verargen, wenn sie im Selbsthilfeverfahren auf Grund ihrer Erfahrungen stets einige hundert Tonnen Fracht über die Ladefähigkeit des Dampfers hinausengagieren, um lieber bei voller Anlieferung Güter zurückzuweisen, als der Unzuverlässigkeit ihrer Kunden wegen durch ungenügende Beladung unrentable Fahrten zu erzielen.

Immerhin muss die Stellung der deutschen Linien in dieser Frage insofern als ziemlich günstig bezeichnet werden, als die Konkurrenz nach Hamburg und Bremen nicht so scharf ist, wie z. B. die nach englischen Häfen, wo, wie wir sahen, die rückkehrenden Kohlendampfer den Wettbewerb besonders verschärfen.

Daher sind auch die deutschen Linien bei geschlossenem Vorgehen eher in der Lage, auf besonders unzuverlässige Verlader einen Druck auszuüben und die schriftliche Fixierung des Frachtvertrages zur Regel zu machen.

Aehnlich dem Frachtverkehr hat sich auch der Passagierverkehr auf den La Plata Linien der deutschen Schiffahrtsgesellschaften während des letzten Jahrzehnts günstig entwickelt.

Die Gründe hierfür liegen einmal in dem gesteigerten Geschäftsverkehr und dem erhöhten Wohlstande der argentinischen Bevölkerung, vor allem aber in dem Verständnis der deutschen Reedereien, durch Schaffung vorzüglichen Dampfermaterials, durch Einrichtung und modernen Luxusbedürfnissen entsprechende Ausstattung den Reiseverkehr auf ihren Linien anzuregen.

Während noch vor 10 Jahren diejenigen Kreise der argentinischen Bevölkerung, die für derartigen Verkehr in Betracht kommen, die heissen Sommermonate Januar bis März in den kühleren Badeorten wie Montevideo oder Mar de La Plata verlebten, wurde mehr und mehr infolge der schnellen und angenehmeren Verbindung Europa als Sommeraufenthalt gewählt. Auf seiten der deutschen Linien wurde dadurch der Bau und die Einstellung immer grösserer und schnellerer Dampfer nötig, die gleichzeitig in ihrer Ausstattung den fortwährend sich steigernden Ansprüchen der Reisenden gerecht werden mussten.

Im Wettbewerb der deutschen Linien untereinander ist die H. S. D. G., obwohl die älteste, doch zeitweilig im Passagiergeschäft von dem N. D. L. überflügelt worden. Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, dass einmal der N. D. L. in seiner „Darmstadt"- und „München"-Klasse ein besonders für den Zwischendeckverkehr recht geeignetes Dampfermaterial schuf, das mit einer Fahrgeschwindigkeit von $13\frac{1}{2}$—14 Knoten ausgerüstet, seit 1888 regelmässig den La Plata Dienst versah.

Ein weiterer Grund ist in dem Vertrage des N. D. L. mit der argentinischen Regierung zu suchen, wonach der Bremer Gesellschaft die Beförderung von Einwanderern auf Rechnung der Regierung zu einer in Landesmünze festgesetzten Rate übertragen wurde. Besonders als durch Parlamentsbeschluss und Gesetz vom 20. Juli 1889 die argentinische Regierung ermächtigt war, 6 Millionen Pesos für Passagevorschüsse an Einwanderer auszugeben[1]), hat der N. D. L. einen grossen Teil des hierdurch bewirkten Immigrantenstromes sowohl über

Bremen als besonders auch Antwerpen, ferner über englische und spanische Häfen auf seinen Schiffen befördern können.

Die Dampfer der erwähnten „Darmstadt"-Klasse trafen durchschnittlich mit 2000, ältere Schiffe, wie „Leipzig", „Frankfurt" und „Berlin" mit ca. 1200 Zwischendeckern in Buenos Aires ein, so dass für den N. D. L. trotz der durch Entwertung des argentinischen Papiergeldes erlittenen Verluste an der Passagerate die Ueberschüsse aus diesem Verkehr in jenen Jahren sehr bedeutend gewesen sind.

Auf Grund dieser Ueberschüsse war diese Reederei auch während der folgenden Jahre wirtschaftlichen Rückganges und der dadurch begründeten Periode verminderter Einwanderung[2]) doch im stande, die „Darmstadt"-Klasse durch moderne Neubauten („Pfalz" und „Mark") zwecks Förderung des Kajütsverkehrs zu ersetzen.

Die Vorzüge des neuen Typs bestanden hauptsächlich darin, dass sämtliche Salons und Kabinen auf dem Promenadendeck liegen, das nun auch länger und breiter gebaut und mit fester Bedachung versehen wird, ferner dass Kühlräume mit Lindemaschinen für frisches Fleisch, Gemüse, Fisch u. s. w. eingebaut werden und besonders in bezug auf Ventilationsvorrichtungen, Höhe und Grösse der einzelnen Räume und Gänge mehr Rücksicht auf die lange Fahrt in tropischen Gewässern genommen wird.

Als günstigste Bauart deutscher Schiffe in der La Plata Fahrt kann daher wohl diejenige bezeichnet werden, die mit möglichst grosser Ladefähigkeit für Frachtgut, ohne im Tiefgang das im Hafen von Buenos Aires erlaubte Maximum, in der Breite die dortigen Schleusenanlagen ausser acht zu lassen,

---

[1]) Dies geschah dadurch, dass die Staatsbank den Interessenten in Europa den Betrag gegen einfache Wechsel vorschoss mit der Verpflichtung 8%iger Verzinsung und 20%iger halbjährlicher Amortisationsquote. Von den 6 Millionen sind übrigens 5307704 Pesos, da die Wechsel nicht eintreibbar waren, à fonds perdu geschrieben und hierfür in den Jahren 1889—1890 152537 Einwanderer ins Land gekommen.

[2]) 1891 kamen nach Argentinien nur 28266 Einwanderer
gegen 77815 in 1890
218744 in 1889
130271 in 1888

die Fahrgeschwindigkeit der Passagierdampfer der „Royal Mail S. S. Co.“, der „Messageries Maritimes“ und der „La Veloce“ vereinigen. Da der Typ der „Pfalz“ und „Mark“ jedoch der Bedingung grosser Ladefähigkeit nicht entsprach, auch der auf der Hamburger Werft von Blohm & Voss versuchte Umbau der „Pfalz“, der den Schiffsraum um ca. 1100 Tonnen, die Zahl der Kabinen gleichfalls erhöhte, die Unrentabilität nicht zu beseitigen vermochte, muss auch die Lösung dieser schwierigen technischen Aufgaben vom N. D. L. als ungelöst bezeichnet werden. Für einen weiteren Versuch, den Bau des Doppelschraubendampfers „Schleswig“, müssen die 3½ Mill. Mark betragenden Baukosten als Grund seiner Unrentabilität in der La Plata Fahrt angesehen werden, um so mehr als der grosse Tiefgang dieses Schiffes die volle Ausnutzung aller Laderäume unmöglich machte.

Diese Versuche des N. D. L., für den La Plata Dienst den geeignetsten Schiffstyp zu konstruieren, können deshalb als wertvoll bezeichnet werden, weil sie für die übrigen deutschen Reedereien, besonders die H. S. D. G. sehr lehrreich, z. T. vorbildlich gewesen sind. In ihrer „Kap“-Klasse können allerdings der „Kap Frio“, „Kap Roca“ und „Kap Verde“, die gleich den Schiffen des N. D. L. auf deutschen Werften erbaut sind, die gleichen Fehler, die der Bremer „Pfalz“ und „Mark“ anhaften, nicht abgesprochen werden. Sie sind für den Frachtverkehr als zu klein und für den Passagierverkehr bei 12½ Knoten Fahrgeschwindigkeit als zu langsam erkannt worden.

Erst im Jahre 1904 gelang es in den Doppelschraubendampfern „Kap Blanco“ und „Kap Ortegal“ einen Typ zu schaffen, der zum ersten Male den erwähnten Anforderungen des La Plata Dienstes gerecht wurde. Die in den Jahren 1906 und 1907 erbauten, gleichfalls Doppelschrauben-Dampfer, „Kap Vilano“ und „Kap Arcona“ übertreffen bei 15 Seemeilen pro Stunde Fahrgeschwindigkeit, gesteigerten Gesamtgrössendimensionen, der Grösse und Höhe der Salons und Kabinen, der Länge und Breite der Promenadendecks noch die Bauten des Jahres 1904.

Sie ermöglichen auch statt des 14tägigen einen 10tägigen Dienst der „Kap-Dampfer“, der dann durch Einstellung der „König“-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie („König Friedrich

August" und „König Wilhelm II.") zu einem wöchentlichen Dienste erweitert werden kann.

Diese Dampfer von 9500 Tons, die gegen 300 Kajütspassagiere in sehr luxuriös ausgestatteten Kabinen und 400 Auswanderer im Zwischendeck aufnehmen, sowie ca. 79 000 D.-Z. Frachtgut laden können, stellen unter Berücksichtigung des jährlich sich steigernden und vor allem auch gleichmässiger auf das Jahr sich verteilenden Personenverkehrs unzweifelhaft einen zukunftsreichen Dampfertyp in der La Plata Fahrt dar.

Als hinderndes Moment für einen rentablen direkten Verkehr zwischen Hamburg und den argentinischen Häfen muss einstweilen allerdings die grosse Konkurrenz und dann auch die geringe Einwohnerzahl der jungen Republik angesehen werden.[1])

Diese Dampfer sind daher gezwungen, sich durch Anlaufen des brasilianischen Hafens Rio de Janeiro an der Personenbeförderung zwischen Brasilien und den argentinischen Häfen zu beteiligen. Trotzdem legen sie die Reise nach Lissabon in nur 15 Tagen und die nach Hamburg in nur 18 bis 18½ Tagen zurück, konkurrieren also in Kürze der Reisedauer mit den an sich schnelleren Schiffen der „Avon"-Klasse der „Royal Mail S. S. Co.", die mehrere brasilianische Häfen und St. Vincent anzulaufen haben.

Als Eigentümlichkeit der Hamburger „Kap"- und „König"-Klasse ist das Fehlen einer II. Kajüte zu betrachten, wie sie z. B. die englischen und französischen Passagierdampfer regelmässig führen. Auch ihre Vorgänger beim N. D. L., die „Pfalz" und „Mark" wiesen eine derartige Einrichtung nicht auf, während die „Schleswig" und die Vertreterinnen der „Darmstadt"-Klasse Passagiere II. Klasse nur in beschränkter Zahl aufnehmen können.

Der Grund für den geringen Verkehr in der II. Kajüte der am La Plata-Geschäft beteiligten deutschen Dampfer ist wohl hauptsächlich darin zu suchen, dass es namentlich unter den deutschen Ansiedlern in Argentinien an einem genügend wohlhabenden kleinen Mittelstande fehlt, dem einerseits Bildung und Mittel gegeben sind, um ohne Unbequemlichkeit

[1]) Die Zahl der von und nach Argentinien gereisten Kajütspassagiere betrug im Durchschnitt der letzten 5 Jahre jährlich nur ca. 5000.

in der I. Klasse zu reisen, dem andererseits aber auch das Zwischendeck nicht zusagt. Mit Recht haben daher die Hamburger Linien davon abgesehen, die „Kap"-Dampfer durch Einbau einer II. Kajüte ihres wertvollen Raumes für die I. Kajüte zu berauben, und haben statt dessen Schiffe, die mehr der Warenbeförderung dienen, zum Passagierverkehr II. Klasse eingerichtet.

Während nun der N. D. L. besonders wegen seiner in der nordatlantischen und ostasiatischen Fahrt überwiegenden Interessen, dann aber auch durch Unterschätzung des La Plata Verkehrs, die sich in der Wiedereinstellung der veralteten, konkurrenzunfähigen Dampfer der „Darmstadt"-Klasse ausdrückte, trotz seiner anfangs hervorragenden Stellung in der Kajütspassagierbeförderung durch die Hamburger Linien an die zweite Stelle gedrängt worden ist, behauptet er im Zwischendecksverkehr unter den deutschen La Plata Linien noch heute den ersten Platz.

In erster Linie muss als Grund dafür seine rührige Vertretung in Nordspanien (Coruna, Villagarcia, Vigo) angesehen werden, dann aber auch seine wohlwollende, die heimische Lebensweise in Zubereitung und Zuteilung der Speisen berücksichtigende Behandlung der Spanier an Bord seiner Dampfer. Vergeblich haben deutsche und fremde Gesellschaften im Laufe der Jahre versucht, durch Nachahmung des N. D. L. z. B. in Einführung spanischer Küche, spanischer Bedienung, freie Verabfolgung spanischer Tischweine und dergleichen die spanischen Zwischendecker zu sich hinüberzuziehen.

Dazu ist diese feste Kundschaft um so wertvoller anzusehen, als der Spanier in der Regel sich nicht dauernd in der neuen Heimat niederlässt. Als Wanderarbeiter freilich in dem Maße, wie es der Italiener ist, der regelmäßig zu Beginn der Ernte im Oktober in Argentinien eintrifft und nach ihrer Beendigung im März in die Heimat zurückkehrt, um nun wieder in der italienischen Ernte tätig zu sein, kann der Spanier nicht angesehen werden. Seiner Gewohnheit entspricht es, wohl innerhalb der Jahre, die er für seine Erwerbstätigkeit im Auslande angesetzt hat, einige Male zum Besuch seiner Angehörigen in die Heimat zu kommen, dauernd jedoch bleibt er dort erst, wenn seine argentinischen Ersparnisse ihm

den Ankauf eines kleinen Anwesens, Gewerbebetriebes oder Handelsgeschäftes in der Heimat gestatten,

Die Zahl der jährlich nach Argentinien beförderten spanischen Zwischendecker ist recht erheblich und hat, während sie bis 1907 noch an zweiter Stelle stand, im Jahre 1908 die italienische, die nach der argentinischen Einwanderungsstatistik 93 479 Seelen betrug, mit der Zahl 125 499 bereits überholt.

Mit steigendem Passagierverkehr im spanisch-argentinischen Geschäfte war aber eine starke Konkurrenz der Schiffahrtsgesellschaften vorauszusehen, so dass auch hier die deutschen Linien, besonders der N. D. L. mit dem scharfen Wettbewerbe der englischen Royal Mail S. S. Co., den französischen Messageries Maritimes, den Chargeurs Réunis, der Transatlantica Espanola und in neuerer Zeit der holländischen Süd-Amerika-Linie zu kämpfen hatte. Die Folge dieses internationalen Wettbewerbes waren langwierige Konkurrenzkämpfe, die namentlich für den Zwischendecksverkehr von Buenos Aires nach südeuropäischen Häfen zeitweilig Raten schufen, die nicht einmal die Verpflegungskosten der Passagiere zu decken vermochten.

Erst die sogenannte Pariser Konferenz, eine Kartellierung der beteiligten Linien, hat sowohl für die Aus- als Rückreise feste Passagepreise für die III. Klasse vereinbart und gleichzeitig einen der schwierigsten Punkte im spanischen Zwischendeckgeschäft, die Fixierung der an die Unteragenten zu zahlenden Kommissionen einheitlich geregelt.

Eine Eigentümlichkeit weist nämlich das spanische Zwischendeckgeschäft insofern auf, als nur ausnahmsweise durch die Schiffahrtsvertretung, in der Regel durch Mittelpersonen italienischer und spanischer Nationalität, meist Inhaber von Geldwechsel- und Losvertriebsgeschäften, der Schiffskartenverkauf besorgt wird. Da der Zwischendecker jedoch, zumal der südländische, auch beim Kauf seiner Fahrkarte zu handeln liebt, und darauf ausgeht, mit dem Unteragenten die jenem von der Schiffahrtsgesellschaft zukommende Kommission zu teilen, hält sich dieser in der Regel durch Uebervorteilung des Passagiers beim Geldwechsel, Verabfolgung ungültiger Fahrscheine oder auch dadurch schadlos, dass er dem Rückwanderer für seine Ersparnisse wertlose Wechsel auf europäische Plätze ausstellt.

Versuche der deutschen Linien, diese Mißstände durch Aufklärung der Passagiere über die Möglichkeit direkten Bezuges der Schiffskarte von den eigenen Vertretern der Gesellschaft, besonders aber durch Verweigerung der Billetabgabe an die spanischen Zwischenhändler zu beseitigen, müssen hauptsächlich infolge des Boykotts der organisierten Unteragenten gegen die gleichzeitig italienische Linien vertretende Agenturen, die die Zwischenhändler nicht entbehren können, als gescheitert angesehen werden. Es müssen sich daher auch die deutschen La Plata Linien diese Beeinflussung ihres Zwischendeckgeschäftes und Schmälerung ihrer Passageeinnahmen durch die bezeichneten wirtschaftlichen Uebelstände gefallen lassen.

An dem sehr bedeutenden Verkehre Reisender III. Klasse zwischen Italien und Argentinien ist heute nur noch die Hamburg-Amerika-Linie beteiligt, nachdem als erste deutsche Linie der N. D. L. nach seinen Misserfolgen im Jahre 1888 89, verursacht hauptsächlich durch die scharfe, durch nationale Gesetzgebung begünstigte italienische Konkurrenz jeden weiteren Versuch aufgegeben hat.

In der Entwickelungsgeschichte des deutsch-argentinischen Reedereigeschäftes sahen wir bereits, wie die H. A. L. im Jahre 1896 eine Zweiglinie Genua-La Plata einrichtete, aus gleichen Gründen aber wie der Bremer Lloyd im Jahre 1899 diesen Betrieb dahin umgestaltete, dass sie die Tochtergesellschaft „Italia" ins Leben rief. Auch diese Beteiligung, sahen wir, gab sie im Jahre 1905 wieder auf gegen ein sehr günstiges Kaufgebot der „Navigazione Generale Italiana" und gründete, da inzwischen die erschwerenden Bestimmungen der italienischen Gesetzgebung gefallen waren, im folgenden Jahre eine neue eigene Linie von Italien nach dem La Platagebiet, auf der, von erforderlichen Extradampfern aus dem eigenen Schiffspark abgesehen, 6000 Tons-Dampfer wie der „Prinz Oskar" und „Prinz Adalbert" verkehren. Auch diesen Schiffen hat ein vorzüglicher Borddienst die Kundschaft der italienischen Zwischendecker gesichert.

Da für die italienisch-argentinische Route auch die russische und österreich-ungarische Auswanderung wenigstens teilweise von einiger Bedeutung ist, sei auf sie hier kurz eingegangen.

Die Auswanderung aus Russland und Oesterreich-Ungarn steht in ihrer Bedeutung für die deutschen La Plata Linien an dritter Stelle. Das grössere meist aus Galizien und Süd-Russland stammende Kontingent nimmt seinen Weg nach Argentinien über Bremen und Hamburg. Es sind dies in der Regel keine Wanderarbeiter, sondern Auswanderer mit der Absicht dauernder Niederlassung in der neuen Heimat. Falls nicht plötzlich eintretende starke wirtschaftliche Depressionen auch sie wie Ende 1907 und Anfang 1908 z. B. aus Nordamerika in Scharen in die alte Heimat zurücktreiben, kommen sie nur als einmalige Passagiere in Betracht.

Diesen Auswandererstrom, der besonders in den letzten Jahren durch die unsicheren politischen Verhältnisse in Russland und den Nationalitätenkampf in Oesterreich stark angeschwollen ist, hat der N. D. L. durch seine in Russland und Oesterreich-Ungarn tätigen Agenturen nach Argentinien abzulenken gesucht. Als wünschenswerte Einwanderer freilich konnten für die argentinische Regierung hiervon nur die aus Süd-Russland stammenden Ackerbauer gelten, doch ist sie trotz der Warnungen von gut beobachtender Seite[1]) mit Rücksicht auf die geringe Bevölkerung nicht in der Lage gewesen, durch besondere Gesetze nach dem Beispiel der Vereinigten Staaten unerwünschte Elemente von der Einwanderung auszuschliessen.

Wenn nun auch bei der starken Zunahme der Einwanderung in jüngster Zeit das argentinische Ackerbauministerium zwecks Vermeidung einer Krisis im Falle schlechter Ernten Weisung erteilt hat, vorläufig auf eine Vermehrung der Einwanderung nicht mehr hinzuarbeiten, so können doch, zumal unter Berücksichtigung der in Nordamerika zur Eindämmung der letzten Krisis verschärften Einwanderungsbestimmungen, die Aussichten für das russische und österreich-ungarische Zwischendecksgeschäft als günstig bezeichnet werden.

Der übrige Zwischendecksverkehr über Hamburg, Bremen und Antwerpen nach den La Plata Staaten hat bisher noch die Rentabilität der deutschen Linien nicht zu beeinflussen vermocht. Denn aus der argentinischen Einwanderungsstatistik,

[1]) Alsina, Direktor des Einwanderungsamtes, La Immigracion en la Republica Argentina, Buenos Aires 1900.

die erst seit dem Jahre 1857 geführt wird und erst in neuerer Zeit im Gegensatz zu den mangelhaften Angaben der Hafen- und Polizeibehörden Anspruch auf Zuverlässigkeit erheben kann, ersehen wir, dass von 1857—1907 nur ca. 40 000 deutsche Auswanderer nach Argentinien gekommen sind.

Eine genaue Aufstellung aller seit 1857 gelandeten und wieder ausgewanderten Europäer nach Zahl, Nationalität und Beruf gibt Alsina.[1])

Nach ihm sind bis 1902 in Buenos Aires, dem einzigen für Einwanderung gestatteten Hafen gelandet:

Italiener	1 289 173
Spanier	393 056
Oesterreicher	36 575
Deutsche	26 699
Russen	25 560
Schweizer	25 503
Belgier	19 347
Holländer	5 093
Dänen	2 810
Schweden	1 103

Die jährliche Einwanderung Reichsdeutscher nach Argentinien beträgt seit 1902 durchschnittlich 2000 Seelen, so dass sie von 1857 bis Ende 1908 auf ca. 42 000 veranschlagt werden kann.

Die Einwanderung i. J. 1907 betrug laut Bericht des Landwirtschaftsministeriums, dem das Einwanderungsamt untersteht, nach Nationalitäten:

Italiener	90 282
Spanier	82 606
Russen	9 530
Oesterreicher	4 659
Deutsche	2 322
Schweizer	486
Dänen	378
Belgier	209
Holländer	178
Schweden	29

An Immigranten, d. h. Passagieren II. und III. Klasse (Zwischendeck), denen das argentinische Einwanderungsgesetz Vorteile in freier Unterkunft nach ihrer Landung und freier

[1]) Alsina, La Poblacion, Tierras y Produccion. Buenos Aires 1903.

Beförderung ins Innere gewährt, trafen i. J. 1907 von Uebersee 209 103 ein.

An Passagieren I. Klasse landeten von Uebersee 15 284.

Von den Immigranten schifften sich ein:

in deutschen Häfen (Hamburg und Bremen)	11 053
in italienischen Häfen (Genua und Neapel)	84 840
in spanischen Häfen	68 109
in belgischen Häfen (Antwerpen)	233.

Eine besondere Erscheinung der argentinischen Einwanderung ist die grosse Ueberlegenheit des männlichen Elementes über das weibliche und die geringe Zahl von Kindern.

Es wanderten ein:

Männer	132 952
Frauen	43 058
Kinder:	
(männliche)	18 966
(weibliche)	14 124
insgesamt	209 103

Es erklärt sich dies, wie wir schon früher sahen, aus dem Charakter der italienischen Einwanderer, die als Wanderarbeiter mit Eintritt und Aufhören der argentinischen Ernte kommen und gehen.

Die in der Statistik des argentinischen Landwirtschaftsministeriums für 1907, Seite 9 auf 60 213 bezifferten „Ackerbauer" (agricultores) sind fast sämtlich derartige Sachsengänger, desgleichen die Mehrzahl der 44 840 Tagelöhner (Jornaleros).

Das durch dies Wandersystem stark beeinflusste Verhältnis von Einwanderung und Auswanderung in Argentinien stellt sich seit 1871 laut genannter Statistik, Seite 19 folgendermaßen:

	Einwanderer:		Auswanderer:	
im Jahre	von Uebersee	Montevideo	nach Uebersee in Montevideo	Saldo
1871	14 626	6 307	10 686	10 247
1906	252 536	49 713	103 852	198 397
1907	209 103	48 821	138 063	119 861

Dies beständige Hin- und Herfluten vornehmlich des italienischen Einwandererstromes ist naturgemäß für die am italienischen Zwischendeckgeschäft beteiligten Gesellschaften ein wichtiger Faktor ihrer Rentabilität.

Es sind dies hauptsächlich die Linien:

Transports Maritimes
La Veloce
Navigazione Generale Italiana
Lloyd Italiano
Italia
Hamburg-Amerika-Linie
Ligure Brasiliano
Compania Genovesa
Compania Ziud,

die fast $^2/_3$ des gesamten Auswandererverkehrs von Italien vermitteln.

Ueber den Anteil der einzelnen Schiffsgesellschaften an der Beförderung der in Buenos Aires gelandeten 209 103 Zwischendecker gibt die Statistik in Uebereinstimmung mit den von den betreffenden Gesellschaften angefertigten Passagierlisten folgende Aufstellung:

Société des Transportes Maritimes . . . . . (von Marseille, Neapel, Valencia, Malaga)	30 443
La Veloce . . . . . (von Neapel, Genua, Barcelona)	17 610
Navigazione Generale Italiana . . . . . (von Neapel, Genua, Barcelona)	16 784
„Hamburg Süd“ . . . . . (Hamburg, Southampton, Boulogne, Coruna, Lissabon)	16 234
Lloyd Italiano . . . . . (Neapel, Genua, Barcelona)	15 624
Royal Mail Steam Packet Co. . . . . (Southampton, Cherbourg, Coruna, Vigo, Lissabon, Brasilien)	13 758
Italia . . . . . (Neapel, Genua, Barcelona)	12 914
Transatlantica Espanola . . . . . (Cadiz)	12 600
Norddeutscher Lloyd . . . . . (Bremen, Antwerpen, Coruna, Villagarcio, Vigo)	11 145
Transport	147 112

Transport	147 112
Hamburg-Amerika Linie (von Hamburg über Antwerpen und von Nord-Amerika und Genua)	11 016
Ligure Brasiliano	8 078
Pacific Steam Navigation Company	6 261
Messageries Maritimes	5 840
Navigación Transatlantica	4 222
Chargeurs Réunis	4 172
Mala Real Holandeza	3 671
Compania Genovesa	2 291
Compania Ziud	662
Verschiedene	15 778
insgesamt	209 103

In der Skala der konkurrierenden Gesellschaften hat im Jahre 1907 die „Hamburg Süd", obwohl sie nicht an dem italienischen Passagiergeschäft beteiligt ist, bereits die dritte Stelle erreicht, während diesen Platz noch im Jahre 1904 der N. D. L. einnahm. Der Rückschritt des N. D. L. auf den neunten Platz erklärt sich durch die starke Reduzierung seiner Passagierdampfer in der La Plata Fahrt.

Diese Statistik für das Jahr 1907 ist zugleich ein getreues Spiegelbild der Auf- resp. Abwärtsbewegung der einzelnen La Plata Linien. Sie bestätigt den für alle Seeverkehrsstrassen geltenden Erfahrungssatz, dass nur ein regelmässiger, pünktlicher und mit modernem Schiffsmaterial betriebener Passagierdienst Erfolge haben kann. So war z. B. die Royal Mail S. S. Co. vor 4 bis 5 Jahren infolge alten Dampfermaterials am Personenverkehr jährlich nur mit ca. 2000 Zwischendeckern beteiligt. Seit Einstellung der „Avon"-Klasse, Doppelschrauben-Dampfer Avon (11 000 T)
Araguaya (10 537 T)
Amazon (10 036 T)
Aragon (944 T)
ist sie mit 13 758 Immigranten im Jahre 1907 in die sechste Stelle aufgerückt.

Die Zahl der eingetroffenen Passagiere I. Klasse gibt die Statistik für das Jahr 1907 mit 15 284 an. Diese Angaben

bedürfen insofern jedoch einer Richtigstellung, als noch die von der Pacific Steam Navigation Co. in Montevideo gelandeten und auf Flussdampfern nach Buenos Aires beförderten Passagiere hinzuzurechnen sind, deren Zahl durchschnittlich allerdings nicht mehr als 450 im Jahre beträgt. Ferner sind diejenigen Kajütspassagiere hinzuzurechnen, die sich zwar auf einem direkt nach Buenos Aires laufenden Dampfer eingeschifft haben, aus geschäftlichen oder irgend welchen Gründen aber in Montevideo aussteigen und von dort auf Flussdampfern nach Buenos Aires gelangen.

Wir können daher die Gesamtzahl der im Jahre 1907 in Buenos Aires von Uebersee angekommenen Passagiere auf etwa 16 000 angeben und eine annähernd gleiche Zahl für alle abgereisten setzen.

Bedenkt man, dass im Jahre 1907 im Monat durchschnittlich 40—50 Passagierdampfer einliefen, so war die Zahl der Kajütsreisenden viel zu gering. Berücksichtigt man ferner, dass es sich im Personenverkehr nicht um gleichmässige Verteilung der Reisenden auf alle Monate, sondern für ankommende um die Monate September bis Dezember, für abreisende um die Zeit von März bis Juli handelt, so erklärt sich die geringe Rentabilität des Kajütspassagiergeschäftes der La Plata Linien.

Eine Ausnahmestellung nehmen in dieser Hinsicht eigentlich nur die Hamburger Linien mit ihren Dampfern der „Kap"- und „König"-Klasse ein. Auf sie entfällt der weitaus grösste Teil der Passagiere, so dass sie in der Reisesaison sogar bei höheren Raten als die der Konkurrenz vollbesetzte Kabinen aufzuweisen haben.

3. Der Centro Navigación Transatlantica.

Bis gegen Ende vorigen Jahrhunderts entbehrten die Vertreter fremder Schiffahrtsgesellschaften in Buenos Aires eines gemeinsamen Organes zur Vertretung ihrer Interessen.

Erst die wachsende Bedeutung des Reedereigeschäftes am La Plata und die Erfahrung, dass im Kampfe um die Interessen seiner Gesellschaft der einzelne Vertreter machtlos sei, hat zu dem organisierten Zusammenschluss der Vertreter der fremden Reedereien geführt.

Als Verdienst der deutschen Reedereien darf es dabei angesehen werden, trotz starker Sonderinteressen mit der Gründung des Centro Navigación Transatlantica doch den richtigen Weg zur Vertretung des Gesamtinteresses an einer freien Schiffahrt am La Plata gefunden zu haben.

Zweck des Verbandes war zunächst, durch gemeinsames Vorgehen die veralteten, Schiffahrt hemmenden Bestimmungen der Zoll- und Hafen-Behörden zu Fall zu bringen.

Schon im ersten Jahre seines Bestehens gelang es ihm, die Neuregelung der Quarantäneordnung durchzusetzen, die jetzt weniger zeitraubend gestaltet wurde. Durch seine wirksame Unterstützung weist die angesehene argentinische Presse (La Nación) auf die Schädlichkeit der vom Parlament verlangten, Handel und Verkehr lahmlegenden übermässigen Hafenabgaben in Buenos Aires hin, die trotz der gleichfalls erreichten Verbesserungen in den Hafenverkehrsverhältnissen auf normale Höhe zurückgedrängt werden.

Anregungen, Pläne und Ausführungen für Erweiterungsbauten sind auf den Centro zurückzuführen.

Seine Vorstandsmitglieder gehören der von der Regierung ernannten ständigen Hafenkommission an, die gleichzeitig in allen Schiffahrtsangelegenheiten der Regierung als Beraterin zur Seite steht. Gerichte, Börse und Grosskaufleute holen sein sachverständiges Gutachten ein, während er gleichzeitig die eigenen Mitglieder bei Differenzen mit Dritten durch sachgemässe und tatkräftige Prozessführung vor schweren Verlusten bewahrt.

Besonders aber seine grosse nebenamtliche Tätigkeit hat sein Ansehen trotz der kurzen Zeit seines Bestehens derart gehoben, dass er auf sozialpolitischem Gebiete eine führende Stellung in Argentinien einnimmt.

Diese Aufgabe fiel ihm durch die vor etwa einem Jahrzehnt in Argentinien einsetzende Arbeiterbewegung zu, die ihren Ausgangspunkt im Hafen von Buenos Aires unter den Stauer- und Leichterleuten, Dockarbeitern und Arbeitsleuten der privaten Lagerhäuser nahm und sich schliesslich auch auf die Angestellten der grossen englischen Eisenbahngesellschaften ausdehnte. Aus Europa eingewanderte anarchistische Elemente verstanden es, die mit der rapid zunehmenden Produktion des

Landes stetig wachsende Arbeiterbevölkerung, unter der mit dem Aufbau einer eigenen Industrie auch die Kategorie der ungelernten an Zahl stieg, aufzuwiegeln, obwohl die wirtschaftliche Lage derselben nicht als ungünstig bezeichnet werden konnte. Ihren Forderungen auf Lohnerhöhung und Arbeitszeitverkürzung suchten die Arbeiter dann dadurch Gehör zu verschaffen, dass sie regelmässig zu Beginn der Exportsaison durch Massenstreiks die Zu- und Abfuhr der Landesprodukte in den Verkehrszentren zu unterbinden bemüht waren. Dank ihrer vorzüglichen Organisation in der „Vereinigung des Widerstandes" (Sociedad de resistencia) waren sie den unorganisierten Unternehmern überlegen. Durch unerhörten Terrorismus gegenüber den nichtorganisierten Arbeitern wussten sie diese sogar von Versuchen zur Arbeit unter polizeilichem Schutze abzuschrecken.

Auf die Reedereien wurde ihre Gewaltherrschaft in der Weise ausgedehnt, dass die Anstellung eigener Mannschaft zu Schiffsarbeiten sofort den Boykott über die ganze Reederei zur Folge hatte. Die einerlei aus welchen Gründen erfolgte Entlassung eines organisierten Arbeiters seitens eines Stauermeisters wurde mit Arbeitseinstellung sämtlicher Stauerleute, auch der nichtorganisierten beantwortet.

Die durch ihre Kosten die Parteikasse zu stark belastenden allgemeinen Streiks, die gleichzeitig die Stauerleute, Besatzungen der Leichter und Schlepper, die Karrenführer und Lagerhausarbeiter umfassten, wurden später durch das System partieller Streiks abgelöst, die jetzt auch deshalb erfolgreicher sein konnten, weil das Wachsen der Industrie in den Hauptstädten, die Erwerbsbeteiligung der Frauen und Kinder, die männlichen Arbeiter weniger abhängig machte.

Im Allgemeinen sind daher auch ihre Bestrebungen zur Verbesserung von Lohn und Arbeitsbedingung erfolgreich gewesen. So haben die organisierten Dock- und Hafenarbeiter den Maximalarbeitstag auf 8 Stunden beschränkt bei einem Lohn von 4 Pesos für Stauer. Auch Arbeitserleichterungen zählen zu ihren Erfolgen, auf Grund deren z. B. nur Wollballen bis zum Höchstgewicht von 450 kg und Getreidesäcke bis zu 70 kg im Transportverkehr zulässig sind.

Bei dieser Arbeiterbewegung ist es das Verdienst des

Centro N. T. gewesen, Auswüchsen, die in unberechtigten Forderungen zu Tage traten, rechtzeitig und bestimmt begegnet zu sein. So hat das Verlangen der Sociedad de Resistencia, auf allen Schiffen nur organisierte Arbeiter zu beschäftigen, zu monatelangem Kampfe geführt, der schliesslich doch mit einem vollständigen Siege des Centro endigte.

Als Gegengewicht gegen den Arbeiterverband konnte jetzt erst vom Centro ein allgemeiner Unternehmerverband ins Leben gerufen werden, dem ausser den Reedereien die grossen englischen Eisenbahngesellschaften sowie die Interessenverbände der Ex- und Importeure von Buenos Aires angehören, so dass in ihm ein Kapital von über 3 Milliarden Mark vertreten ist.

Als wichtiges Kampfmittel dient ihm die von ihm geleitete und unterstützte Vereinigung der freien Arbeiter (Union Trabaje libre), deren Mitglieder überall im Hafenverkehr neben denen der „Sociedad de Resistencia“ beschäftigt werden. Und wenn auch vorläufig ihre Zahl und Leistungsfähigkeit hinter der der altausgebildeten Arbeiter der „Sociedad de Resistencia“ zurücksteht, so bietet sie doch ein gutes Mittel, um auf die unruhigen und streiklustigen Elemente der Gegnervereinigung nötigenfalls einen wirksamen Druck auszuüben.

Bei der sozialen Richtschnur, die gerade die deutschen Reedereien stets innehalten, ist daher auch ihre Betätigung in dieser Hinsicht besonders verdienstvoll.

4. Vertragspolitik, Frachttarife und Fahrpreise.

Es ist seit vielen Jahren das Bestreben der deutschen Grossreedereien gewesen, durch Abschluss von Verträgen mit konkurrierenden Gesellschaften und Bildung von Interessengemeinschaften sich eine ungestörte gleichmässige Entwickelung zu sichern und hartnäckige, kostspielige Konkurrenzkämpfe nach Möglichkeit zu vermeiden.

Dieser Politik sind die deutschen Reedereien schon seit mehr als 10 Jahren auch in bezug auf das La Plata Geschäft treu geblieben, und ihre freundschaftlichen Beziehungen zu einander sind nach Beilegung des an früherer Stelle erwähnten Kampfes zwischen „Hansa“ und „Lloyd“ und „Hamburg Süd“ und de Freitas & Co. nicht mehr getrübt worden. Der ursprünglichen Feindschaft der „Hansa“ war sogar ein enges

Freundschaftsbündnis mit dem Lloyd gefolgt, das beide zu gemeinsamer Geschäftsführung unter der Firma „Vereinigte La Plata Linien des N. D. L. und der „Hansa" zusammenschloss. Allerdings hat die „Hansa", als sie später zu ihrer Erstarkung des Lloyd nicht mehr bedurfte, sich ihre volle Bewegungsfreiheit gesichert und ist namentlich der Abgrenzung der Interessensphären, wie sie zwischen dem N. D. L. und der „Hamburg Süd" seit Jahren besteht, nicht beigetreten.

Sehr zum Nachteil des Bremer Lloyd und besonders für die Entwickelungsmöglichkeit seines südamerikanischen Geschäftes entscheidend war sein zu Gunsten der „Hamburg Süd" geleisteter Verzicht auf Hamburg als Station seiner aus- und eingehenden Dampfer. Durch diesen Verzicht hat der N. D. L. einen nur ganz geringen Anteil an dem sehr beträchtlichen argentinischen Handel mit Hamburg, so dass seine Dampfer gezwungen sind, teils Ladung in Antwerpen zu suchen, teils ungenügend beladen nach Buenos Aires zu fahren. Das von dem Lloyd vorbehaltene Recht, Güter auf Schleppdampfern von und nach Hamburg zu befördern, kann ihm einen Ersatz für den direkten Verkehr deshalb nicht leisten, weil die Verlader nur in Ausnahmefällen dem indirekten mit Zeit-, Gewichtsverlust und Beschädigung verbundenen Versand über Bremerhaven den Vorzug geben werden.

Der Grund zu dieser für den N. D. L. offenbar nachteiligen Konzession ist in Zugeständnissen zu suchen, die ihm von der der „Hamburg Süd" nahestehenden H. A. L. bei Abgrenzungen der Interessen im nordatlantischen Geschäfte gemacht worden sind. Auf der anderen Seite ist bei dem geringen Warenexport über Bremen nach Argentinien[1]) die Verpflichtung der „Hamburg Süd", keinen ihrer Dampfer weder für noch in Bremen bezw. Bremerhaven Ladung nehmen zu lassen, naturgemäss bedeutungslos, zumal die auf Bremer Dampfern verladenen Waren argentinischer Herkunft grösstenteils für Antwerpen bestimmt sind.

Die Ausschaltung des N. D. L. vom Hamburger Markte hat der „Hamburg Süd" insofern eine Monopolstellung den Verladern gegenüber zur Folge gehabt, als diese bei der

[1]) Selten mehr als 1000 cbm pro Dampfer.

grossen Nachfrage nach Schiffsraum für argentinische Häfen in der Lage ist, auf unregelmässige Verfrachter, d. h. solche, die sich zuweilen wilder Fahrer (Outsiders) bedienen, durch Zurücksetzung vor regelmässigen Verladern so lange einen erheblichen Druck auszuüben, bis sie sich zur ausschliesslichen Verladung mit Dampfern der „Hamburg Süd" verpflichten. In fast noch stärkerem Maße kommt diese Machtstellung der H. S. D. G. aber den argentinischen Exporteuren gegenüber zum Ausdruck, obwohl hier die Konkurrenz der direkt nach Hamburg zu billigen Raten ladenden Dampfer der „Hansa" und der Outsiders eigentlich monopolbrechend wirken müssten.

Es hat dies seinen Grund darin, dass gewisse Waren des argentinischen Exportes nach Hamburg, z. B. gesalzene Häute, allein auf die Verschiffung mit den regelmässigen Dampfern der „Hamburg Süd" angewiesen sind, da sie in frischem Zustande mit grösster Sorgfalt und Sachkenntnis in besonders hierfür geeignete Laderäume eingepökelt und vor jeder Berührung mit Fremdkörpern, vor allem den Eisenteilen des Schiffes ängstlich bewahrt werden müssen. Die richtige Behandlung dieses Frachtgutes erfordert daher ein besonders geschultes Staupersonal, über das ausser der H. S. D. G. nur noch der N. D. L. und die englische Reederei Lampert & Holt in Liverpool verfügen.

Versuche der „Hansa" und einiger Outsiders, durch Frachtunterbietungen Salzhäuteverschiffungen an sich zu ziehen, sind infolge der schlechten Beschaffenheit, in der die Ware den Bestimmungshafen erreichte, und der darauf hin gegen die Reederei erhobenen Schadensersatzansprüche gescheitert.

Naturgemäss ist auf Grund ihres Transportmonopols für einen Hauptausfuhrartikel wie Salzhäute die „Hamburg Süd" in der Lage, die betreffenden Verschiffer zur Benutzung ihrer Dampfer auch für deren übrige Exportgüter zu bestimmen. Man wird aber in dieser Machtstellung der Hamburger Schifffahrtsgesellschaft keinen wirtschaftlichen Schaden sehen können, da es sich um ein Monopol handelt, das sich auf Güte einer Leistung begründet, worunter in diesem Falle die auf Sachkenntnis und Sorgfalt beruhende Behandlung eines empfindlichen Frachtgutes zu verstehen ist.

Wir sahen bereits an anderer Stelle, dass die an dem

argentinischen Geschäfte beteiligten nordeuropäischen Reedereien, darunter die „Hamburg Süd", der N. D. L., die H. A. L. und die „Hansa" eine Interessengemeinschaft geschlossen und die Frachtraten für Güter nach Argentinien tarifmässig festgelegt haben.

Unterzieht man dieses Abkommen einer Kritik, so wird man finden, dass die Hamburger Linien einmal aus demselben den grösseren Vorzug dadurch gezogen haben, dass dasselbe die lästige Konkurrenz in Hamburg beseitigte und ihnen nichtsdestoweniger den für die Ausfuhr süd- und westdeutscher Güter wichtigen Hafen Antwerpen, bisher eine Domäne des N. D. L. und der englischen Linien freigab. Andererseits bedeuten die hohen „gepoolten" Frachtraten insofern einen Nachteil für den N. D. L., als die Erzeugnisse der Pariser Industrie, die früher zum grössten Teil über Antwerpen auf seinen schnelleren Dampfern zur Verladung kamen, jetzt auf dem langsamen, aber erheblich billigeren Wege über Bordeaux befördert wurden.

Indessen wäre es nicht richtig, den seit ca. 15 Jahren datierenden Rückgang des N. D. L. am La Plata allein auf eine falsche Vertragspolitik zurückzuführen. Die Notwendigkeit, sich seine überwiegende Stellung im nordatlantischen Verkehr, der wichtigsten Weltwasserstrasse, auf der auch sein schnellstes und wertvollstes Schiffsmaterial beschäftigt ist, zu erhalten, zwingt ihn, sich hier vor allem Vorteile durch Preisgabe untergeordneter Interessen auf andern Linien zu sichern. Auch ist er der „Hamburg Süd" gegenüber insofern ungünstiger gestellt, als deren Tätigkeit auf ein viel geringeres Gebiet beschränkt ist, während der Lloyd die Kraft seiner Geschäftsführung auf 15 Haupt- und 17 Zweiglinien zersplittern muss. Für die deutsche Volkswirtschaft bedeutet jedoch der Rückgang des Bremer Lloyd im La Plata Geschäft deshalb keinen Verlust, weil der Ausfall des Bremer Geschäftes nicht der fremdländischen Konkurrenz, sondern grösstenteils der Hamburger Schiffahrt zugute gekommen ist.

Trotz der grossen Verschiedenheiten ihrer Vertragspolitik in ihren Beziehungen zu einander stimmen doch alle deutschen Reedereien darin überein, dass nach Art ihrer Antwerpener Frachtratenkonvention Vereinbarungen über einen einheitlichen

Frachttarif für den Verkehr vom La Plata nach Nordeuropa zur gesunden Fortentwickelung der Schiffahrt durchaus notwendig seien. Wenn aber alle Versuche der regelmässigen Linien, unter denen sich die französischen Gesellschaften durch den Vorschlag, nach dem Vorbilde der italienischen Linien einen festen Frachtzuschlag in Gestalt einer Landungsgebühr von Frs. 5.— zu erheben, besonders rührig zeigten, bisher doch gescheitert sind, so ist der Grund in der Unmöglichkeit zu suchen, die wilden Fahrer zum Beitritt zu der geplanten Interessengemeinschaft zu bewegen, und ohne sie ohne nachteilige Folgen eine einheitliche Ratenfixierung vorzunehmen.

Wir sahen schon an früherer Stelle, dass ein erdrückendes Schiffsraumangebot für Verschiffungen nach Nordeuropa hauptsächlich durch die rückkehrenden Kohlentransportdampfer zu stande kommt, und dass erst mit grösserer Abbaufähigkeit der vorhandenen argentinischen Kohlenlagerungen eine Aussicht besteht für Fortfall dieses ungünstigen Momentes im Reedereigeschäfte am La Plata. Ein voller Erfolg freilich scheint dann noch nicht gesichert, da bei der Ueberproduktion an Schiffsraum die Zahl der Ballastschiffe, die Argentinien jährlich von allen Richtungen, und bei dem steigenden Importe Brasiliens besonders von diesem Lande her überschwemmen, vorläufig sehr gross sein wird.

Das Verhältnis der deutschen Linien zu den fremden Gesellschaften am La Plata, besonders den französischen, kann durchaus als freundschaftlich bezeichnet werden. Dies enge Zusammengehen mit den Ausländern zeigt auch die Vertragspolitik, die die deutschen Reedereien im Passagiergeschäft befolgen, und die in der bereits erwähnten Pariser Konferenz zum Ausdruck kommt.

Diese Konferenz, in der sich der „Lloyd", die „Hamburg Süd", die „Hamburg-Amerika-Linie", die „Pacific Line", die „Royal Mail S P. Co.", die „Transatlantica Espanola", die „Messageries Maritimes", die „Chargeurs Réunis" und die „Transports Maritimes" zum Zwecke der Aufrechterhaltung rentabler Passagiertarife für den Zwischendecksverkehr zwischen Nordamerika und den La Plata Staaten kartelliert haben, muss aber als ein Nachteil der übrigen, insbesondere der deutschen Reedereien,

zu Gunsten der „Pacific Line“ und der „Transatlantica Espanola“ bezeichnet werden.

Man hätte erkennen müssen, dass die den erwähnten Gesellschaften teils wegen der Umschiffung ihrer Passagiere in Cadix resp. Montevideo, teils wegen der angeblich geringeren Fahrgeschwindigkeit ihrer Dampfer zugestandene Erlaubnis zu Fahrpreisermässigungen für den spanischen Zwischendeckverkehr unbedingt ausschlaggebend sein würde. Der niedrige Bildungsgrad des spanischen Zwischendeckers lässt ihn bei vorläufiger Ersparnis von 5 Francs nicht zu höherer Einschätzung der schnelleren und direkten Beförderung gelangen, so dass er damit zum ständigen Kunden der billigeren Linien wird. Es werden daher die deutschen Gesellschaften diesen Punkt auf neuen Konferenzen nicht unbeachtet lassen dürfen.

Auf die Anregungen der Hamburger Linien sind auch die Vereinbarungen zurückzuführen, die im Jahre 1903 04 mit den französischen, italienischen und englischen Gesellschaften über das Rückfahrkartensystem getroffen wurden. Danach haben Rückfahrkarten, die von einer der beteiligten Gesellschaften ausgestellt sind, auch für jeden Dampfer einer anderen von ihnen Gültigkeit. Die hierdurch ermöglichte Abwechselung in der Fahrgelegenheit hat besonders zur Hebung des Kajütenpassagierverkehrs zwischen den südeuropäischen und den La Platahäfen beigetragen.

5. Schiffspolitik.

Die Hauptpunkte, die die Schiffspolitik der deutschen Reedereien im Verkehr mit Argentinien charakterisieren, haben wir im wesentlichen bereits in der Entwickelungsgeschichte der einzelnen Linien gekennzeichnet.

Wenn wir hier die bemerkenswerten Unterschiede noch einmal hervorheben wollen, so muss gesagt werden, dass die Hamburger Linien, zumal die „Hamburg Süd“, gegenüber dem Bremer Lloyd durch beständigere und zielbewusstere Politik von Jahr zu Jahr mehr an Boden im La Plata Geschäfte gewonnen haben.

Nachdem die H. S. D. G. vom Lloyd dessen kostspielige Lehren aus den Versuchen zum Bau des geeignetsten Schiffsmaterials angenommen hatte, hat sie in den neueren „Kap“-

Dampfern einen in der La Platafahrt konkurrenzlosen Typ geschaffen.

In der Entwickelungsgeschichte sahen wir dann, wie die anfangs monatliche Verbindung mit dem La Plata in eine wöchentliche erweitert werden konnte, wie an Stelle „langsamer Frachtdampfer mit Passagiergelegenheit" schnelle Postdampfer mit einem für 300 Kajütenpassagiere berechneten Fassungsvermögen getreten und wie die Zahl der beförderten Passagiere und Menge der Waren stetig gestiegen sind. Und diese glänzende Aufwärtsbewegung verdankt sie keiner Staatssubvention, weder von deutscher noch von argentinischer Seite, sondern allein ihrer eigenen Kraft, die in einem gesunden Geschäftssinn ihren Nährboden hat. Durch ein fleissiges Studium der Grundbedürfnisse und Förderungsmittel des Waren- und Passagierverkehrs nach und von dem La Plata, durch stete Anpassungsfähigkeit an die Fortschritte der Technik im Transportwesen, durch kluge Geschäftspolitik, wenn es bei allzu starker Nachfrage nach Tonnage galt, selbst durch verlustbringende Charterverträge fremde Konkurrenz fern zu halten, durch zielbewusste Vertragspolitik endlich und am wenigsten nicht durch ihre Pünktlichkeit und Sorgfalt im Betriebe, hat sie es zur führenden Stellung unter den La Plata Reedereien gebracht, so dass sie mit Recht eine würdige Vertreterin deutscher Seeinteressen genannt werden kann.

Die Schiffspolitik des N. D. L. hat sich nicht in gleichen Bahnen bewegt.

Von Schiffen mit 14 Meilen Fahrgeschwindigkeit, die er bereits zu Anfang der 80er Jahre nach dem La Plata sandte, ging er, abgesehen von der Periode der Jahre 1888/90, wo er mit den gleichfalls 14 Meilen laufenden Dampfern der „Gera-Klasse" die von der argentinischen Regierung subventionierten Passagiere zu befördern hatte, im Jahre 1894 wieder zu 12 Meilen-Dampfern, der „Pfalz" und „Mark" über.

Einen letzten Versuch, den Passagierverkehr zu retten, können wir in der Infahrtstellung des Doppelschraubendampfers „Schleswig" im Jahre 1902 sehen. Die hohen Baukosten haben jedoch, wie wir sahen, dieses Schiff für den La Platadienst ungeeignet gemacht, so dass mit seiner Uebernahme in die

Mittelmeerfahrt der Lloyd den Rücktritt im Kampfe um das La Plata Passagiergeschäft antrat.

Mit langsamen, Luxusansprüchen nicht mehr gerecht werdenden Dampfern, denen der „Borkum"-Klasse, („Borkum", „Norderney", „Helgoland") von $9^1/_2$—10 Meilen Fahrgeschwindigkeit, die nur über 4 Kabinen verfügen und höchstens 14 Kajütspassagiere aufnehmen können, beschränkte er sich zunächst auf die Beförderung von Passagieren II. Klasse. Daneben wurden, um die von jeher bestehende 14tägige Verbindung zwischen Bremen und dem La Plata aufrecht zu erhalten, Dampfer der Brasillinie, wie „Halle", Aachen", „Krefeld", „Bonn" in Fahrt gestellt, die in den Einrichtungen für den Passagierverkehr und Fahrleistungsvermögen der Borkumklasse entsprachen. Für Ladung von Bremen und Antwerpen kamen zeitweise auch gecharterte Tramps zur Verwendung.

Die im Jahre 1906 erfolgte Wiedereinstellung der inzwischen aber veralteten Dampfer der „Gera"-Klasse („Darmstadt", „Oldenburg", „Weimar") ist in erster Linie zurückzuführen auf zahlreiche Klagen der Verlader sowohl in Bremen und Antwerpen, als in Buenos Aires, dann aber auch auf den scharfen Rückgang des spanischen Zwischendecksgeschäfts, der in unregelmässigen Expeditionen und zu langer Reisedauer seinen Grund hatte.

Aber die Hoffnung des Lloyd, durch diese Schiffspolitik und die gleichzeitige Ausschaltung Antwerpens als Anlaufsstation, also durch Reiseverkürzung die verlorene Passagierkundschaft zurückzugewinnen, hat sich nicht erfüllt. Selbst erhebliche Fahrpreisherabsetzung (Mk. 600 gegen Mk. 700 bis Mk. 2400 bei der „Hamburg Süd") konnten die Veraltung der Schiffe nicht wettmachen, so dass auch diese Dampfer wieder zurückgezogen werden mussten. Seitdem beschränkt sich der Lloyd darauf, monatlich einen Dampfer der neuen speziell für den La Plata gebauten Zwischendeckdampfer der „Schleswig"-Klasse (6000 Tons) nach Buenos Aires zu expedieren.

Es ist zweifellos, dass die Leitung der Gesellschaft in günstigeren Zeiten als den gegenwärtigen sich den alten Ruf des Unternehmens zu neuen Versuchen mit neuem Dampfermaterial zunutze machen wird. Immerhin aber wird sie mit

einem wesentlichen Vorsprung und Eingesessenheit der Hamburger Linien, zumal der „Hamburg Süd“ zu rechnen haben.

Die „H a n s a“ hat während der ersten 10 Jahre ihres La Platabetriebes ebenfalls mit ungenügendem Schiffsmaterial gearbeitet. Bei ihren 3000 Tons Dampfern „Lauenburg“, „Wartburg“, „Arensburg“ u. a. schloss die geringe Schnelligkeit und Ladefähigkeit eine Rentabilität von vornherein aus, während gleichzeitig zu starker Tiefgang ein Passieren der Barre von St. Martin, unterhalb des Paraná für die Fahrt von Rosario nach Europa unmöglich machte. Seit dem Jahre 1905 wurde dieser Typ durch moderne Frachtdampfer von 6000 T. ersetzt, die sich vermöge ihres geringen Tiefganges für die Fahrt auf dem Paraná besonders eignen.

Die „Hansa“ weicht insofern in ihrer Verkehrspolitik von der der übrigen regelmässigen deutschen Reedereien ab, als sie sich bei der ausschliesslichen Verwendung ihrer Dampfer zu Gütertransporten in ihren Dispositionen fast allein durch die Lage des Frachtenmarktes bestimmen lässt. Rosario, San Nicolas, Villa Constitucion oder andere Paranáhäfen, zuweilen auch Bahia Blanca kommen daher als Güterannahmeplätze für Gesamt- und Teilladungen für ihre Dampfer in Betracht, so dass die Schiffe der „Hansa“ für die Rückreise von Argentinien in der Tat den Charakter gewöhnlicher Tramps angenommen haben. Doch muss hervorgehoben werden, dass sie auch als Quasitramps infolge mustergültiger Verstauung und grosser Sorgfalt beim Ein- und Ausladen der Waren eine Bevorzugung vor anderen Trampdampfern bei den Exporteuren in den Paranáhäfen geniessen.

Durch möglichstes Vermeiden des Hafens von Buenos Aires geht diese Reederei einmal den hohen Hafengeldern dieses Platzes aus dem Wege, gleichzeitig aber ermöglicht sie es, heimkehrend dem N. D. L. und der H. S. D. G., die hauptsächlich in Buenos Aires laden, keine Konkurrenz zu machen, um nicht den ohnehin schon stark gedrückten Wollfrachtenmarkt noch ungünstiger zu beeinflussen. Andererseits tritt aber die „Hansa“ mit der H. S. D. G. und dem N. D. L. im ausgehenden Warentransportgeschäft in Hamburg, Bremen und Antwerpen in scharfen Wettbewerb und hat seit ihrem Be-

stehen einen erheblichen Teil des Exportes über diese Häfen auf ihre Dampfer zu lenken verstanden.

Mit besonders schwierigen Verhältnissen hat die Schiffspolitik der deutschen Grossreedereien in der La Platafahrt in den Jahren 1904/05 zu rechnen gehabt, als die Subventionspolitik des argentinischen Parlaments die deutschen Erfolge langer Jahre mit einem Schlage zu vernichten drohte. Es muss vom argentinischen Standpunkte durchaus als berechtigt angesehen werden, zur Hebung des Landes für den Verkehr mit Europa bei den ansässigen ausländischen Reedereien auf die Einstellung wirklicher Schnelldampfer, wie sie dem nordatlantischen Verkehre dienen, hinzuarbeiten.

Die von der argentinischen Regierung mit schweren Bedingungen verknüpfte Subvention von 29 000 Dollars pro Monat für einen monatlichen Dienst mit erstklassigen Schnelldampfern stellte aber mit Rücksicht auf den ungenügenden Passagierverkehr die Rentabilität solcher Fahrten derart in Frage, dass die deutschen Linien als erste von dem Wettbewerbe geschlossen zurücktraten. Erst die eifrigen Bestrebungen der Royal Mail S. P. Co., die durch persönliche Beziehungen ihrer Leitung zu einflussreichen argentinischen Senatsmitgliedern unterstützt wurden, mussten die Deutschen von der Notwendigkeit raschen Eingreifens überzeugen.

Die englische Gesellschaft erklärte sich nämlich bereit, auf den Subventionsvertrag mit der argentinischen Regierung in der Form einzugehen, dass ihre bereits im La Platadienste tätigen Schiffe unter Ausschaltung der brasilianischen Anlaufhäfen (Santos, Rio, Bahia, Pernambuco) direkt von und nach Lissabon laufen sollten, und zwar mit einer Maximalreisedauer von 15 Tagen. Unzweifelhaft hätte ein Erfolg des englischen Angebots einen erheblichen Teil des argentinischen Waren- und Personenverkehrs nach englischen Häfen abgelenkt.

Es ist daher ein Verdienst der „Hamburg Süd", dass sie noch im letzten Augenblick durch ihre Vertretung der argentinischen Regierung das Anerbieten machte, ihre „Kap"-Dampfer ebenfalls in 15 Tagen von und nach Lissabon laufen zu lassen, und zwar ohne jede Staatssubvention. Naturgemäß musste hierauf hin das den deutschen Gesellschaften besonders

gefährliche Subventionsprojekt von argentinischer Seite aufgegeben werden, zumal jetzt auch alle übrigen Reedereien geschlossen erklärten, bis auf weiteres erstklassige Schnelldampfer von 20 und mehr Meilen Geschwindigkeit in der La Platafahrt nicht verwenden zu können, eine Verkürzung der Reisedauer aber durch erhöhte Leistung der beschäftigten Dampfer erzielen zu wollen.

Die Berechtigung dieses geschlossenen Vorgehens aller an der La Platafahrt beteiligten Reedereien liegt aber nicht nur in dem schon erwähnten ungenügenden Passagierverkehr auf der europäisch-argentinischen Route, sondern zum Hauptteil auch in der Unmöglichkeit, die für derartige Schnelldampfer erforderliche Kohlenmenge auf dem Schiffe unterzubringen, so dass der Vorteil grösserer Geschwindigkeit durch die zum Bunkern auf der Kohlenstation erforderliche ein- bis zweitägige Liegezeit wieder aufgehoben werden würde.

Die deutschen Linien stehen daher auf einem durchaus richtigen Standpunkte, wenn sie die Geschwindigkeit ihrer Dampfer auf 13—16 Meilen beschränken und diesen Mangel durch erhöhte Leistungen in Ausstattung und Verpflegung auf ihren Schiffen zu ersetzen suchen.

Erst die Verdrängung der Kohle durch weniger voluminöse Heizkräfte, vielleicht Petroleum oder Elektrizität, werden auch Argentinien modernere Schnelldampfer bringen.

III. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Reedereien.

Den Einfluss der deutschen Reedereien auf die Entwickelung der deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen haben wir bereits in der Entwickelungsgeschichte der deutschen Schiffahrt nach den La Plata Staaten erwähnen können.

Seit dem Erscheinen der deutschen Flagge am La Plata, besonders aber seit dem Gründungsjahre der H. S. D. G. zeigt die argentinische Handelsbilanz eine fortwährende Steigerung der Ein- und Ausfuhr des Landes.

Es betrug von Jahrzehnt zu Jahrzehnt die

	Einfuhr in Mill. Pesos fuertos à Mk. 4,13	Ausfuhr	Ueberschuss der Ein- bezw. Ausfuhr (—)	(+)
1871	45,63	27,00	— 18,63	
1881	55,71	57,94		+ 2,23
	in Millionen Pesos à Mk. 4,05			
1891	67,18	99,72		+ 32,54
1901	113,96	167,72		+ 53,76
1908	272,97	366,00		+ 93,03

Hinsichtlich der Verteilung des Handelsumschlages auf die einzelnen Länder ergibt die offizielle Handelsstatistik für Deutschlands Anteil am argentinischen Aussenhandel folgende Aufstellung:

	Einfuhr Deutschlands nach Argentinien in Millionen Pesos Gold	Ausfuhr Argentiniens nach Deutschland = Mk. 4,05.
1876	1 8	1,5
1892	10,6	16,6
1893	11,1	10,3
1894	13,8	11,3
1895	11,1	13,3
1896	13,9	13,3
1897	11,1	14,0
1898	12,6	20,2
1899	12,9	29,4
1900	16,6	20,0
1901	16,7	21,4
1902	13,2	22,9
1903	16,9	26,8
1904	24,9	29,5
1905	29,1	37,5
1906	38,4	39,4
1907	45,8	36,4

Von der wirklichen Beteiligung Deutschlands gibt aber diese Statistik insofern kein genaues Bild, als sie alle Orderverschiffungen, hauptsächlich in Getreide und Quebrachoholz, die zum grössten Teil über Antwerpen und holländische Häfen auf Rheinschiffen nach Deutschland weitergehen, unberücksichtigt lässt. Trotzdem zeigt der deutsch-argentinische Handel auf beiden Seiten der Bilanz eine starke Aufwärtsbewegung

und wird im Gesamtaussenhandel Argentiniens nur noch von dem englisch-argentinischen übertroffen.

Die argentinische Einfuhrstatistik stimmt aber auch mit der deutschen Ausfuhrstatistik deshalb nicht überein, weil erstere den eingeführten Waren den Wert zugrunde legt, den diese nach ihrer Ablieferung in das argentinische Zolldepot repräsentieren, so dass Verladungskosten, Fracht-, Versicherungs- und Landungsspesen eingeschlossen sind. Der Grund für diese Berechnungsweise liegt in der Absicht, dadurch höhere Zollerträge zu erzielen.

Zur Kennzeichnung der hierdurch entstehenden Unterschiede in der Warenstatistik geben wir folgende Aufstellung des „Statistischen Jahrbuches für das Deutsche Reich", nach der der Warenverkehr zwischen Deutschland und Argentinien seit 1892 sich folgendermaßen gestaltete:

	Einfuhr aus Argentinien	Ausfuhr nach Argentinien	Ueberschuss der arg. Einfuhr n. Deutschl.
	in Millionen Mark		
1892	86,9	35,2	51,7
1893	93,3	42,5	50,8
1894	104,0	30,2	73,8
1895	118,4	37,5	80,9
1896	108,8	44,1	64,7
1897	109,3	35,8	73,5
1898	145,9	44,7	101,2
1899	194,5	52,3	142,2
1900	234,5	64,0	170,5
1901	200,8	54,2	146,6
1902	201,8	47,2	154,6
1903	270,6	71,0	199,6
1904	336,5	102,7	233,8
1905	369,2	131,5	237,7
1906	372,2	179,2	202,0
1907	442,5	179,2	263,3
1908	446,0	147,0	299,0

Den argentinischen Verschiffungen an „Order", ebenso dem bedeutenden Transitverkehre über Antwerpen und holländische Häfen wird zweifellos auch in der deutschen offiziellen Statistik nicht genügend Rechnung getragen, so dass hier wieder die höher beziffernden argentinischen Angaben der Wirklichkeit näher kommen. Berücksichtigt man diese

Fehler, so ist durchaus nicht unwahrscheinlich, dass Deutschland in Wirklichkeit die erste Stelle unter den in der argentinischen Ausfuhrstatistik angeführten Ländern einnimmt.

Diese mächtige Entwickelung des argentinischen Aussenhandels, insbesondere desjenigen mit Deutschland, ist nicht nur den deutschen Reedereien zu gute gekommen, sondern durch sie unzweifelhaft auch gefördert worden. Die Beteiligung der einzelnen Linien ist ziffernmässig leider nicht nachweisbar, da die hierüber geführten statistischen Aufzeichnungen, besonders diejenigen, die die argentinische Ausfuhr nach Deutschland betreffen, nicht genügend ins einzelne gehen. Bis zur Gründung des H. S. D. G. im Jahre 1871 war es England, welches den Warenhandel Deutschlands mit Argentinien vermittelte, nur ganz vereinzelt haben Segelschiffsexpeditionen von Hamburg nach Buenos Aires stattgefunden. Erst die regelmässigen schnellen Dampferfahrten belebten die anfangs unbedeutenden Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern, und wechselwirkend veranlasste und ermöglichte der stetig wachsende Handelsverkehr, wie wir sahen, eine immer extensivere und intensivere Betriebsorganisation der deutschen Reedereien.

Hinsichtlich der argentinischen Ausfuhr nach Deutschland haben wir bereits die starke Konkurrenz englischer Tramps, namentlich leerer Kohlendampfer mehrfach erwähnt.

Wenn es auch stets die Politik der deutschen Reedereien gewesen ist, durch ein gemeinsames Vorgehen ausländische Schiffe von deutschen Häfen nach Kräften fern zu halten, so ist dies doch nur bis zu dem Grade durchführbar gewesen, als es ihnen bisher gelungen ist, die Einrichtung regelmässiger fremder Dampferlinien zwischen Hamburg, Bremen und Argentinien, wie dies z. B. von der englischen Houstonlinie mehrfach erstrebt wurde, durch geschlossenes Vorgehen und starke Frachtratenunterbietungen unmöglich zu machen.*)

*) Auf die „Compagnie Royale Belge-Argentine“ und die „Transatlantica Reederei A.-G. (eine Konkurrenzgründung des Hamburger Reeders Menzell). Reedereien, in denen allerdings belgische Interessen vertreten sind, konnten wir mangels zuverlässigen Materials z. Zt. noch nicht eingehen.

Auf den ausschliesslichen Transport argentinischer Produkte nach deutschen Häfen müssen jedoch die regelmässigen deutschen Reedereien schon deshalb verzichten, weil ihre Gesamttonnage allein zur Bewältigung der Getreideverschiffung Argentiniens nicht ausreicht. So kamen von den im Jahre 1907 in Hamburg eingelaufenen 16475 Seeschiffen, worunter 11244 Dampfer mit 11 064 000 B. Reg.-Tons waren, alleine 229 Dampfer mit 614 000 Tons und 1 Segler aus dem La Platagebiet, d. h. Argentinien und Uruguay.

Den engen Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Entwickelung Argentiniens und dem Geschäftsgange der deutschen Reedereien zeigen deutlich auch die Krisenjahre 1876/77 und 1891/92, wo der Import von 57,6 Millionen Pesos Gold in 1875 auf 36,1 Millionen in 1876 und von 142,2 Millionen in 1890 (1889 sogar 164,6 Millionen) auf 67,2 in 1891 zurückgeht.

Dementsprechend besagt auch der Geschäftsbericht der H. S. D. G. z. B. für die Jahre 1891 und 1892, daß verminderte Reisenzahl ihrer Dampfer, ungenügende Ladung und niedrige Frachtraten nur 10%, d. h. gegen das Jahr 1890 eine um 4% geringere Dividende erlauben.

Waren es nun in den Jahren 1876/77 hauptsächlich die unsicheren politischen Verhältnisse, 1891 und 1892 dagegen der natürliche Rückschlag, der der Mißwirtschaft unter dem Präsidenten Juarez und seiner ungesunden Importpolitik naturgemäss folgen musste, so ist doch bemerkenswert, daß die deutschen Reedereien, wie die Geschäftsergebnisse solcher Jahre beweisen, nicht in gleichem Verhältnis wie ihre Interessensphären von diesen Nachteilen betroffen worden sind.

Die wichtigsten argentinischen Ausfuhrgüter sind Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht. Bis 1887 war die Getreideausfuhr derjenigen von Viehzuchtsprodukten untergeordnet. Stärker hervor tritt sie erst im Jahre 1888, wo die Gesamtausfuhrziffer daher auch von 84,4 Millionen Pesos Gold im Vorjahre auf 100,1 Millionen steigt. Seitdem ist der Wert der Getreideausfuhr fortwährend gewachsen und hat den Export von Viehzuchtsprodukten, der in der Gegenwart hauptsächlich in Wolle und gefrorenem Fleisch besteht, schon

überholt, so daß im Jahre 1907 der Wert der ersteren 164,1, der der letzteren 123,8 Millionen Pesos beträgt.

Auch diese Verschiebung zu gunsten des Ackerbaues ist, abgesehen von der starken Steigerung der Ex- und Intensität im argentinischen Landwirtschaftsbetriebe, die bei der geringen Aufnahmefähigkeit des Inlandes notgedrungen zum Export drängte, abgesehen auch von dem wachsenden Bedarf der europäischen Industrieländer, in erster Linie den Transportwege schaffenden deutschen Reedereien zu gute zu schreiben.

Die argentinische Viehzucht und die gleichfalls starke Ausfuhr ihrer Nebenprodukte unterstützt die deutsche Schiffahrt vor allem in dem Wolltransportgeschäft.

Von der zirka 320 000 Ballen betragenden Gesamtausfuhr der Wollsaison 1907/08 entfielen nach argentinischer Statistik auf die

H. S. D. G.	52 738	Ballen.
H. A. L.	19 276	„
N. D. L.	18 581	„

Veranschlagt man die von deutschen Tramps beförderten Ladungen auf etwa 19 000 Ballen, so kann der Gesamtanteil der deutschen Schiffahrt auf zirka 110 000 Ballen, also fast 30 % geschätzt werden. Gerade für die argentinischen Wollabladungen muß dies Resultat mit Rücksicht auf die englische und besonders scharfe französische Konkurrenz als sehr günstig bezeichnet werden.

Der deutschen Volkswirtschaft dienen die deutschen La Plata-Reedereien aber in doppelter Hinsicht. Sie liefern dem Inlande das fehlende Getreide, der Industrie die Rohstoffe und schaffen gleichzeitig der einheimischen Veredelungsproduktion günstige Absatzmöglichkeiten auf dem argentinischen Markte. Die deutsche Ausfuhrstatistik berechnet den Wert der im Jahre 1907 nach Argentinien gesandten deutschen Waren auf 179,2 Millionen Mark. Es waren dies hauptsächlich Erzeugnisse der Textil- und Eisen-Industrie, worunter besonders zu erwähnen sind:

Baumwollstoffe, Wollgewebe, baumwollene Wirkwaren	mit	17,9	Mill.
Eisenbahnschwellen	„	9,2	„
Eisenbahnschienen	„	8,6	„
Eisendraht	„	4,9	„

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass auch die Ausweise der deutschen Handelsstatistik nicht die tatsächliche Warenausfuhr nach Argentinien angeben, da sie die über englische, belgische und italienische Häfen gehenden Warenverschiffungen unberücksichtigt lassen, die, wie wir früher sahen, wegen niedrigerer Fracht gerade über Genua in nicht unerheblichem Maße stattfinden.

Einen Beweis für den günstigen Einfluss der deutschen Schiffahrtslinien nach Argentinien auf die deutsch-argentinischen Handelsbeziehungen kann man auch in dem Verhältnis sehen, in dem Deutschlands Anteil an der Wareneinfuhr Argentiniens anderen Ländern gegenüber gestiegen ist.

Es waren prozentualiter an der Gesamteinfuhr Argentiniens beteiligt:

	1876	1886	1896	1906	1907
England	24,8	33,9	39,8	35,1	34 3
Vereinigte Staaten	5,4	8,0	9,9	14,6	13,6
Deutschland	4 9	8,3	12 3	14 2	16,0
Frankreich	23,2	16,7	10,7	9,9	8,9
Italien	6,6	4,8	10,1	8,9	8,4

Hieraus sehen wir, dass sich gleichzeitig mit dem Ausbau der deutschen Schiffahrt auch der deutsche Anteil an der argentinischen Einfuhr am gleichmässigsten und günstigsten entwickelt hat; ihm gegenüber ist namentlich der französische Anteil, obwohl die französische Schiffahrt (besonders die „Messageries Maritimes") staatlich stark subventioniert wird, im Laufe der letzten drei Jahrzehnte erheblich zurückgegangen.

Bei einem Vergleich der deutschen Ausfuhrziffer mit der der argentinischen für Deutschland müssen wir zu dem Resultate kommen, dass die Rentabilität der deutschen Reedereien zum grössten Teil auf der argentinischen Ausfuhr beruht. Ebenso zeigt aber der Vergleich, dass Argentinien an dem Fortbestande günstiger Handelsbeziehungen zu Deutschland sehr wohl interessiert ist. Und wie nach gleicher Richtung das Interesse der deutschen für den argentinischen Markt arbeitenden Ausfuhrindustrie liegt, so ist für die den Warenaustausch vermittelnden deutschen Reedereien auch das Handelsvertragsverhältnis beider Länder von grosser Bedeutung.

Als normaler Zustand muss dabei der angesehen werden, bei dem die Handelsinteressen beider Länder in der Zollfrage

gleichmässig berücksichtigt werden. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Denn während auf Grund des Handels- und Schiffahrtsvertrages vom Jahre 1857 Argentinien bei seiner Einfuhr nach Deutschland den vollen Genuss der Meistbegünstigung hat, bedeuten die hohen und unbeständigen argentinischen Einfuhrzölle auf die wichtigsten deutschen Ausfuhrartikel ein Hemmnis für den Warenverkehr zwischen beiden Ländern.

Das in Argentinien bestehende Zollsystem ist von jeher das des ausgeprägten, aber formlosen Protektionismus gewesen. Während auf der einen Seite Materialien für Eisenbahnen, Fabriken, Mühlen, Elevatoren und dergl. zollfrei eingehen, werden Artikel des Massenverbrauchs, wie Zucker, Reis, Petroleum, Baumwollenwaren, Schuhzeug u. a. mit sehr hohen Zollsätzen belegt.

Bei dem bisherigen Mangel des Landes an billigen Arbeitskräften, Kohle und Eisen ist es nicht ungerecht, von einer allzu künstlich ins Leben gerufenen Industrie zu sprechen, zu deren einseitigen Begünstigung auf der einen Seite dem Staate berechtigte Zolleinnahmen entgehen, auf der anderen die Lebensbedingungen im Lande durch hohe Schutzzölle verteuert werden. So erzielte der argentinische Staat z. B. im Jahre 1904 auf den Import von 4 876 636 kg Baumwollgarn zu Webzwecken nur eine Zolleinnahme von 85 340 Pesos Gold oder 1,75 Centavo pro kg, während er für dasselbe Garn in Gestalt fertiger Auslandswaren (Hemden, Strümpfe) 6 144 560 Pesos oder 1,26 Peso pro kg vereinnahmt haben würde. An Stelle des billigeren und guten Auslandserzeugnisses ist die Bevölkerung zum Verbrauch der schlechteren und teureren Inlandsware gezwungen, so dass sogar im Interesse des eigenen Landes der deutschen Exportindustrie Zugeständnisse gemacht werden könnten.

In der argentinischen Zollpolitik ist aber abgesehen von der Aufnahme der Meistbegünstigungsklausel im ersten Handelsvertrage mit England (1825) eigentlich niemals der Versuch gemacht worden, nach wissenschaftlichen Grundsätzen bestimmte Ziele und Tendenzen zu verfolgen. Wenn daher nach dem „Boletin del Ministerio de Agricultura“ (1906) ein Finanzminister im Parlament von der Frage, ob Schutzzoll oder Freihandel sagt, sie habe nur noch den Wert einer akademischen

Doktorfrage, ihre praktische Bedeutung aber verloren, da sich die argentinische Gesetzgebung nur von opportunistischen Gesichtspunkten leiten lassen dürfe, so hat er für die Systemlosigkeit in den argentinischen Zollverhältnissen allerdings eine Erklärung gegeben.

Das argentinische Zollgesetz vom 2. Dezember 1905 sieht dreierlei Zölle für bestimmte Warengruppen vor:

1) spezifische Zölle,
2) spezielle Wertzölle mit abgestuften, prozentualen Sätzen von 5—50 %,
3) generelle Wertzölle von 25 %, die für alle den beiden ersten Zollbelastungen nicht unterliegende Waren gültig sind.

Durch eine eigenartige Handhabung, das sogenannte Aforosystem, werden aber auch diese Wertzölle in spezifische Zölle verwandelt. Dadurch nämlich, dass dem Wertzoll ein sehr differenzierter, 3011 Nummern umfassender Schätzungstarif beigegeben ist, der für jede Ware einen veränderten Grundpreis annimmt, die Bestimmung des Grundpreises aber dem Finanzministerium überlassen ist, liegt es ausschliesslich in dessen Macht, je nach Willkür Zölle zu erheben, die weit über den dem Fakturen-, ja wirklichen Wert der Ware entsprechenden Satz hinausgehen.

Spezifische Zölle werden hauptsächlich auf Lebens- und Genussmittel erhoben, die Deutschland nur zu sehr geringem Teile einführt.

Deutschlands Haupteinfuhrartikel sind Baumwollwaren, Maschinen, Instrumente, Kupfer- und Kurzwaren, die alle dem Wertzoll unterliegen und die infolge der gezeigten Methode stark bei der Einfuhr belastet werden. Dazu kommt, dass Waren, auf denen ein Einfuhrzoll von 10 % und mehr lastet, ausserdem 2 % Zuschlagszoll zu zahlen haben, der den Charakter eines Finanzzolles hat und in Gold zahlbar ist.

Wenn daher Deutschland unter solchen Verhältnissen auf Grund des Handels- und Schiffahrtsvertrages Preussens vom Jahre 1857 Argentinien Mitgenuss aller Rechte einräumt, die es z. B. Vertragsstaaten wie Oesterreich-Ungarn gewährt, so erhält es für diese Begünstigung kein genügendes Aequivalent.

Aber nicht nur individuell, auch bei dem generellen Vergleich der Beziehungen Argentiniens zu den anderen Handelsmächten ist der heutige Zustand als unbillig zu bezeichnen. Denn als Abnehmer argentinischer Waren wird Deutschland selbst nach argentinischer Statistik nur noch von England übertroffen.

Es war Argentiniens Ausfuhr nach

	Grossbritannien	Deutschland	Ver. Staaten	anderen Ländern
		(in Millionen Pesos Gold)		
1905	68,4	29,1	29,0	78,6
1906	94,8	38,4	39,5	97,3
1907	97,9	45,8	38,8	116,7

Stellt man nun, da England als Freihandelsstaat nicht passt, die Vereinigten Staaten von Nordamerika Deutschland gegenüber, so ergibt sich nach argentinischer Statistik folgendes Bild:

Es betrug im Jahre 1907

	Deutschland	Ver. Staaten
	(in Millionen Pesos Gold)	
Die Einfuhr von	45,81	38,84
Die Ausfuhr nach	36,42	10,94

Hierbei ist zu bemerken, dass die Einfuhrziffer nach Deutschland zu niedrig ist, da wieder die an Order nach englischen, holländischen und belgischen Häfen verladenen Güter, von denen ca. 40 % nach Deutschland gehen, nicht berücksichtigt sind.

Betrug nun nach den Angaben der deutschen Statistik für 1907 die deutsche Einfuhr von Argentinien 442 Mill. Mk., die deutsche Ausfuhr dorthin 179 Mill. Mk., so hat Deutschland 2½ mal soviel von Argentinien eingeführt, als es dorthin versandte, während die Vereinigten Staaten 3½ mal soviel nach Argentinien abgeben als sie beziehen. Dabei gehen drei Hauptausfuhrartikel Argentiniens: Leinsaat, Häute und Wolle bei uns zollfrei ein, während sie in den Vereinigten Staaten einen Wertzoll von 15 - 30 % zu zahlen haben. Trotzdem werden die Vereinigten Staaten zollpolitisch von Argentinien besser behandelt als Deutschland. Denn während von unserer Einfuhr nur 15,5 % ohne Zoll eingehen, sind von der der Vereinigten Staaten 29,9% abgabenfrei.

Durch Dekret vom 16. Februar 1907 ist eine Kommission zur Ausarbeitung neuer Tarife eingesetzt worden, die auch für die bisher äusserst umständliche und kostspielige Liquidierungsform der Zollabgaben einen neuen Modus schaffen soll.

Der Grund für die Mangelhaftigkeit des argentinischen Zollwesens ist allgemein darin zu suchen, dass die Systeme fremder Staaten, insbesondere Frankreichs, der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Deutschlands ohne Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des eigenen Landes nachgeahmt sind. Die tatsächlichen Folgen, die daraus hervorgehen mussten, sind die Monopolstellung einzelner Industriezweige, die Verteuerung der Nahrungsmittel, überhaupt aller Lebensbedingungen und der darin begründeten Hemmnisse für die Einwanderung sesshafter Elemente, die dem Lande bei seinen reichen, auf Ackerbau und Viehzucht ruhenden natürlichen Quellen zur gleichmässigen wirtschaftlichen Weiterentwickelung unbedingt notwendig sind.

Dass andererseits die prohibitive Zollpolitik Argentiniens bisher nicht zu Konflikten resp. Repressalien der mit ihr im Handelsverkehr stehenden Mächten geführt hat, wäre kaum verständlich, wenn man nicht mit Ricardo Pillado*) annehmen müsste, dass die erwähnte Meistbegünstigungklausel in dem ersten Handelsvertrage jeden Verdacht der Begünstigung einer bestimmten Nation zum Nachteile der andern beseitigt und den Anschein erweckt, als ob die hohen Prohibitivzölle nur von der argentinischen Bevölkerung getragen würden.

Diese Meistbegünstigungsklausel findet sich außer in dem Handelsvertrage mit England in dem mit Nordamerika, Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien, Schweden, Norwegen, Brasilien, Bolivien und Peru.

Ihre Nützlichkeit und Schädlichkeit für den argentinischen Aussenhandel ist namentlich seit 1892 wiederholt im Parlamente, in der Presse und von Vertretern der argentinischen Finanzwissenschaft erörtert worden, und fast ausnahmslos haben besonders letztere, wie der ehemalige Finanzminister Terry und der Gesandte Guesalaza die Aufhebung der Klausel verlangt. Aber auch Vertreter der entgegengesetzten Richtung wie Ricardo Pillado plädieren für eine Modifikation in dem

*) Im Boletin del Ministerio de Agricultara Juni 1905.

Sinne, dass besondere Begünstigungen, die Argentinien den übrigen südamerikanischen Republiken, namentlich seinen unmittelbaren Nachbarn auch in bezug auf Fluss- und Küstenschiffahrt einräumt, nicht von europäischen Staaten unter Berufung auf die Meistbegünstigungsklausel beansprucht werden können, da ohne diese Modifikation nicht an eine Entwickelung der argentinischen Handelsflotte, der Basis für die Kriegsmarine, zu denken sei, während andererseits der Handels- und Transitverkehr mit den Nachbarländern schon wegen der Schwierigkeit der Grenzüberwachung (4800 km Landgrenze im Osten und 1600 km im Norden) besondere Abmachungen mit jenen erfordere.

Ganz unverständlich erscheinen die Gründe, die von dem Minister des Aeussern Dr. Zeballos*) gegen die Klausel geltend gemacht worden sind, und die darin gipfeln, daß eine solche Klausel die argentinische territoriale Souveränität beeinträchtige, die politische und finanzielle Gesetzgebungsbefugnis beschränke und eine durch nichts kompensierte Belastung des argentinischen Exportes darstelle und sich damit als ein schmerzlicher Tribut der Schwäche an die machtvolleren europäischen Staaten charakterisiere.

Auch der von Guesalaza und Terry geltend gemachte Einwand, daß jene Klausel es der argentinischen Regierung unmöglich mache, einen internationalen Tarifkampf zu Gunsten des argentinischen Exportes erfolgreich zu führen, wobei namentlich auf die schutzzöllnerischen Maßregeln Rußlands, Frankreichs und Spaniens hingewiesen wird, die die Einfuhr von argentinischem Getreide, Fleisch, Wolle, gesalzenen und getrockneten Häuten überaus erschweren, kann nicht als stichhaltig gelten, da trotz der wenig entgegenkommenden Haltung der europäischen Staaten z. B. der Export argentinischer Landwirtschaftsprodukte beständig zugenommen hat.

Er betrug:

	Weizen	Wert in Mill. Frs.
im Jahre 1895	1 010 269 T.	97,3
1900	1 929 676 „	243,1
1907	3 820 000 „	573,0

*) La concurrencia universal, Buenos Aires 1894.

	Mais	Wert in Mill. Frs.
im Jahre 1895	772 318 T.	51,0
1900	713 348 „	59,7
1907	2 427 000 „	261,0
	Leinsaat	
1895	276 443 T.	41,4
1900	223 257 „	53,3
1907	894 310 „	178,9
	Mehl	
1895	71 447 T.	2,5
1900	51 205 „	8,6
1907	274 140 „	52,9

Diese starke Steigerung im Exporte argentinischer Landwirtschaftsprodukte, auf dem vor allem die Entwickelungsfähigkeit des Landes beruht, muss aber Regierung und Parlament in Argentinien davon überzeugen, daß sie zu dauernder Aufrechterhaltung der bestehenden günstigen Absatzmöglichkeiten fremden Staaten werden Zugeständnisse bei deren Einfuhr von Industrieerzeugnissen machen müssen.

Auf einer neuen Handelsvertragsbasis für den deutsch-argentinischen Warenaustausch werden aber auch die deutschen Reedereien, ihren bisherigen Grundsätzen getreu, gesteigerte Verkehrsgelegenheiten den Erzeugnissen deutschen Industriefleißes günstigere Absatzbedingungen schaffen. Sie werden dabei auf eine weitere gedeihliche Entwickelung rechnen können. Die argentinische Ausfuhr und Einfuhr muß sich von Jahr zu Jahr steigern, der Auswandererstrom nach Nordamerika wird nach Argentinien seinen Weg nehmen und der Kajütspassagierverkehr mit der Zunahme der argentinischen Bevölkerung und des Wohlstandes des Landes beständig wachsen. Auf diesen Grundlagen der Entwickelung können die deutschen Reedereien als auf einer Naturnotwendigkeit sicher bauen.

Ihre Hoffnungen und Wünsche gehen aber noch weiter. Sie rechnen auf argentinischer Seite mit einer Besserung der Hafenverhältnisse und Verkehrsstraßen im Inlande, auf deutscher Seite damit, dass auch die deutschen Häfen der Einfuhr von lebendem Vieh und gefrorenem Fleisch geöffnet werden, und daß, wie s. Zt. das die deutsche Auswanderung hemmende

von der Heydt'sche Rescript gefallen ist, so alle noch störenden gesetzlichen Bestimmungen beseitigt werden, damit die seit langem geplante deutsche Großkolonisation in Argentinien mit ihren segensreichen Folgen für die deutsche Schiffahrt und Industrie zur Ausführung gelangen kann.

Literaturverzeichnis.

Aleman, M. Am Rio Negro, Berlin 1907

Annuario de la Direccion Estadistica, Buenos Aires.

Argentine Republic, International Bureau of the American Republics, Washington 1903.

Behrens, O. Grundlagen und Entwickelung der regelmässigen deutschen Schiffahrt nach Süd-Amerika, Halle 1905.

Berichte über Handel und Industrie, zusammengestellt im Reichsamt des Innern.

Block, M. Annuaire de l'Economie politique et de la Statistique. Paris 1899.

v. d. Borght, Handelspolitik 1907.

Commercial relations of the U. S. A, with foreign Countries, Washington.

Christophersen, P. River Plate Navigation and Shipping, Buenos Aires 1900.

Cohn G. System der Volkswirtschaft, Bd. III, Handel und Verkehrswesen 1898.

Dietzel, Weltwirtschaft und Volkswirtschaft.

Estadistica del Commercio y de la Navigación en la Republica Argentina. Buenos Aires.

Fitger, E. Die wirtschaftliche und technische Entwickelung der Seeschiffahrt. Leipzig 1902.

Goodwin, William. Wheat Growing in the Argentine Republic, Liverpool 1895.

Grunzel. System der Handelspolitik 1906.

Grunzel. System der Verkehrspolitik 1907.

v. Halle. Volks- und Seewirtschaft. Berlin 1902.

Himber, K. Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwickelung 1897—1907.

La Immigracion Europea en la Republica Argentina por Juan A. Alsina 1898.

Märtens. Süd-Amerika unter besonderer Berücksichtigung Argentiniens. Berlin 1899.

Marine-Rundschau, Maiheft 1909.

Memoria de Relaciones Exteriores presentada ad Honorable Congreso Nacional. Buenos Aires.

Mulhall M. G. and E. F. Handbook of the River Plate. Buenos Aires.
Neubauer, Dr. Paul. Der Norddeutsche Lloyd, 50 Jahre der Entwickelung. 1857—1907.
Salta, Carlos P. L'Agriculture, l'Elevage, l'Industrie, et le Commerce dans la Province de Buenos Aires en 1895. La Plata 1897.
Schanz, M. Zielpunkte der Exportpraxis. Berlin 1908.
Schmitz, Otto. Die Finanzen Argentiniens. Sammlung exotischer Werte.
Süd- und Mittel-Amerika, Zeitschrift für, Jahrgang 1908/9.
Thiess, K. Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907.

Lebenslauf.

Ich, Erich Justus Priess, bin zu Uk in Schleswig-Holstein als Sohn des evangelischen Pastors Hans Heinrich Priess und seiner Gemahlin Henriette geb. Bliedung am 19. März 1884 geboren, bin evangelischer Konfession und preussischer Staatsangehörigkeit.

Ich besuchte die Gymnasien zu Glückstadt und Altona a/E. und genoss nach bestandener Reifeprüfung eine praktische kaufmännische Ausbildung in Export-, Konsulats- und Reedereigeschäften in Hamburg und New York.

Während meines siebensemestrigen Studiums an der Berliner Universität hörte ich die Vorlesungen der Herren Professoren Bornhack, v. Bortkiewicz, Brunner, Delbrück, Dernburg, Eberstadt, v. Halle, Jastrow, Kaufmann, Kipp, Köbner, Lasson, v. Martitz, Preuss, Riesser, Schmoller, Sering, Simmel, A. Wagner, Martin Wolff, Zoepfl, nahm an den Uebungen der Herren Professoren v. Bortkiewicz, Dade, v. Halle, A. Wagner und Zoepfl teil und promovierte am 26. Juli 1909 bei der hohen philosophischen Fakultät der Universität Erlangen.

Allen meinen Lehrern in meiner praktischen und theoretischen Ausbildung fühle ich mich zu aufrichtigem Danke verpflichtet.